

4. தகவல் கோரல்.

பேரவை உறுப்பினர் திரு. எஸ். எம். துரைராஜ் அவர்கள் கைது செய்யப்பட்டு உடனடியாக விடுதலை செய்யப்பட்டதன் காரணம் குறித்து.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். தலைவரவர்களே, நேற்றையதினம் மாண்புமிகு அங்கத்தினர் எஸ். எம். துரைராஜ் அவர்கள் போலீசாரால் கைது செய்யப்பட்டதாக அறிவித்தீர்கள். அதற்கான காரண காரியங்களையும் கூறீனீர்கள். அவர் காலையில் கைதுசெய்யப்பட்டு, மாலை யில் விடுதலை செய்யப்பட்டிருக்கிறார் என்றால், அதற்கு என்ன காரணம்? காலையில் கைது செய்தது தவறு என்று விடுதலை செய்தார்களா? அது சம்பந்தமாகத் தங்களுக்கு ஏதாவது தகவல் வந்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : என்னுடைய கடமை, எனக்குத் தெரிவிக்கப்படுகின்ற தகவல்களை உடனுக்குடன் இந்த மன்றத் திற்கு அறிவிக்கவேண்டியது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கைது செய்வ தற்கு பேரவைத் தலைவரின் அனுமதியைப் பெறவேண்டியதில்லை. ஆனால் எவ்வளவு சீக்கிரமாக முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரமாக கைது செய்யப்பட்ட விபரத்தை அவைக்குத் தந்தாகவேண்டுமென்று நம்முடைய நடைமுறை விதிகள் இருக்கின்றன. அந்த முறையையேட்டி, திரு.எஸ்.எம். துரைராஜ் அவர்கள் கைதுசெய்யப்பட்ட உடன் தந்தியும் வந்தது; டெலி போன் செய்தியும் வந்தது. அவரை ரிமாண்டில் வைத்தபோதும் தந்தி வந்தது. இன்றைக்கு அவர் விடுதலை செய்யப்பட்டார் என்ற செய்தியும் வந்திருக்கிறது. எந்த அரசாங்கம் அவரைக் கைது செய்ததோ, அந்த அரசாங்கமே அவரை விடுதலை செய்திருக்கிறது. அதற்கான காரண காரிய யங்களுக்குள் போக வேண்டிய கடமை எனக்கு இல்லை.

5. 1973-74-ம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

கோரிக்கை எண். 3. மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், நிர்வாகம்.

கோரிக்கை எண். 35. சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

கோரிக்கை எண். 48 சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன் மொழிகிறேன்.

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 3. மோட்டர் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 57,56,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

1973 மார்ச் 22]

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH.—Sir, I move the following motion to discuss police—

“That the allotment of Rs. 57,56,400 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100”.

THIRU B. VENKATASAMY.—Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

“That the allotment of Rs. 57,56,400 under Demand No.3 —Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.

திரு. கே. ஏ. வகாப் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சாலை விபத்துக்களைத் தடுக்க தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுப்பது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக்கோரிக்கை எண். 3. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 57,56,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU J. JAMES.—Sir, I move the following cut-motion to discuss the necessity to treat the buses as heavy vehicles and pay the workers of the Transport Department and the Corporations accordingly—

“That the allotment of Rs. 57,56,400 for Demand No. 3—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.

திரு எம். சுரேந்திரன் : தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துப் பேருந்து களைப் பராமரிப்பதில் இருக்கும் குறைபாடுகள் குறித்து விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 3. மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 57,56,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 35.—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 13,96,39,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

THIRU K.M. SUBRAMANIAM.—Sir, I move the following cut motion To discuss policy

“That the allotment of Rs. 13,96,39,400 under Demand No.35—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100 “.

[1973 மார்ச் 22]

திரு ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : தலைவரவர்களே, லாரி டிரான்ஸ்போர்ட்டு களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி விவாதிக்க—“நிதிக் கோரிக்கை எண் 35, சாலைப் போக்குவரத்து திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,39,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்,” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

திரு கே. ஏ. வகாப் : தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனங்களைப் பழுது பார்க்கும் தனியாருக்குச் சொந்தமான பெரிய ஓர்க் ஷாப்புகளையும் அரசுடைமையாக்க வேண்டுதல் பற்றி விவாதிக்க—

“நிதி கோரிக்கை எண் 35, சாலைப் போக்குவரத்து திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,39,400-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

THIRU N. K. PALANISAMI.—Sir, I move the following cut motion—

To discuss the administration of road transport schemes in the State—

“That the allotment of Rs. 13,96,39,400 under Demand No. 35—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100”.

THIRU K. H. BOMMAN.—Sir, I move the following cut motion—

To discuss the necessity to follow the railway reservation procedure for express bus reservation also—

“That the allotment of Rs. 13,96,39,400 under Demand No. 35. Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100”.

THIRU J. JAMES :—Sir I move the following cut motion—

To discuss the necessity to allow to function the trade unions in the Transport Department free from political interference—

“That the allotment of Rs. 13,96,39,400 under Demand No. 35. Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100”.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்.

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 48, சாலைப் போக்குவரத்து திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,37,24,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

1973 மார்ச் 22]

THIRU J. JAMES.—Sir, I move the following cut motion—To discuss policy—

“That the allotment of Rs. 3,37,24,100 under Demand No. 48—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100”.

DR. H. V. HANDE.—Sir, I move the following cut motion—

To discuss the necessity to introduce more buses according to the percentage in growth of population—

“That the allotment of Rs. 3,37,24,100 under Demand No. 48—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நான் ஆற்ற வேண்டிய உரையினை நூல் @ வடிவில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு ஏற்கனவே அளித்துள்ளேன். அந்த உரையினை நான் ஆற்றியதாக மன்றம் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆனால் ஒரேயொரு குறிப்பினை மட்டும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். விடுதலை நான் வெள்ளி விழாவின் போது மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இரு மன்றங்களின் தொடர் கூட்டத்தில் அறிவித்த அறிவிப்பிலே தெளிவாகச் சொன்னார்கள். “இல்லார் இல்லை, இந் நாட்டில் கல்லார் இல்லை. நல்லாரை வீழ்த்திடும் வல்லார் இல்லை. எங்கும்புதுமை, எதிலும்புதுமை, அனைத்தும் பொதுவுடமை” என்றார்கள். அத்தகைய அறிவியல் சமநிலை வாழ்வில்—செயிண்டிபிக் சோஷலிஸ்டு லீஃப்பில்—இந்த சமுதாயம் நடைபோட வேண்டும். அதற்குத் தக்க திட்டங்களை நிறைவேற்றுகிற வகையில் அரசாங்கத்தின் சார்பில் இந்த இரண்டு திட்டங்களை அறிவித்தார்கள். முதலாவதாக 5 ஆண்டுகளில் இந்த நாட்டிலுள்ள எல்லா பேருந்துகளும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற திட்டத்தை அறிவித்தார்கள்.

இரண்டாவது திட்டமாக அரசாங்கம் நடத்துகிற பொதுத் துறைகளில் அதிலே பணியாற்றுகிற பல ஆயிரக்கணக்கான உழைப்பாளர்களும் பங்கு பெறுகிற வகையில் 24 சதவீதப் பங்கினை, அந்த முதலீட்டுப் பங்கினை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவது என்று தீர்மானித்திருக்கிறோம் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். ஏற்கனவே 5 ஆண்டுகளுக்குள் பேருந்து கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டம் இந்த அவையின் முன்னாலே கொண்டு வரப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு விட்டது. இன்றைய

@ ... 109, 118 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் III அண்டு IV ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

தினம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சோதனைக் கட்டமாக படிப்படியாக 24 சதவீதப் பங்கினை தொழிலாளர்களுக்கே அளித்துவிட கீர்மானித்து அந்த கொள்கை விளக்கம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. நாங்கள் வாக்குறுதிகளை நிறைவேற்றியது மட்டுமல்ல, அந்த வாக்குறுதிகளை நல்ல வகையில் செயல்படுத்துகிற வகையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிய ஆலோசனை தந்துதவ வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தலைவரவர்களே, இந்தக் கோரிக்கை எண் 35, சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் பற்றியும் இந்த மாநில அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு தருவது பற்றியும் கூறிய விவரங்களை இப்போது வைத்திருக்கிறார்கள். இதன்மேல் விவாதிப்பது என்றால் இதைப் படிப்பதற்குக் கூட சந்தர்ப்பம் இல்லாத நிலைமை, மேலும் அங்கத்தினர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற நேரம் 5 நிமிஷம்தான். எப்படிப் பேச முடியும்? இதைப் பல முறை எடுத்துக் கூறியும் கூட இப்படி வைப்பது சரியல்ல என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இதை முன் கூட்டியே தந்திருப்போமானால் இது பத்திரிகைகளில் வெளி வந்திருக்கும். பத்திரிகைகளில் வெளி வந்து விடுமானால் உறுப்பினர்கள் தங்களுக்கு முதலில் தரவில்லையென்று உரிமைப் பிரச்சனை வந்து விடும். முதலில் உறுப்பினர்களுக்குத் தரவேண்டும். மன்றத்திற்கு மரியாதை அளிக்கிற வகையில் முதலில் மன்றத்தில் வைக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையின் காரணமாகத்தான் இன்று காலையில் வழங்கப்பட்டது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவரவர்களே, சாதாரணமாக எல்லா மானியத்தின் மீதும் அமைச்சர்கள் ஆற்றுகிற உரை உறுப்பினர்களுக்கு முதல் நாள் விநியோகம் செய்யப்படுகிறது. அதனால் அடுத்த நாள் விவாதத்தில் கலந்துகொள்ள வசதியாக இருக்கும். இன்னும் பல புத்தகங்கள், பரஃபார்மன்ஸ் பட்ஜெட், இன்னும் பல குறிப்புகள் இன்றைய தினம் தான் இங்கே மேஜையில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைய தினம் இந்தப் புத்தகங்களைப் படித்து விவாதத்தில் கலந்து கொள்ளவேண்டுமென்றால் அங்கத்தினர்கள் தங்கள் கடமையைச் சரிவர ஆற்ற முடியாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : தலைவரவர்களே, இதை மேஜையில் வைத்தால் பத்திரிகையில் வந்து விடும் என்று சொல்கிறார்கள். எங்கள் மேஜையில் வைத்ததற்குப் பிறகுதானே பத்திரிகையில் வரும். முன்னால் வராது அல்லவா, அதனால் நேற்று இரவு கொடுத்திருக்கலாம் இல்லையா. இப்போது கொடுத்தால் என்ன நஷ்டம், என்ன லாபம் என்பதைப் படிக்க முடியுமா? இப்படி ஒரு நாள் கூட அவகாசம் கொடுக்காமல் இத்தனை கோடி ரூபாய் வாங்கிக் கொண்டு போவதற்கு அமைச்சர் அவசரப்படுவதைப் பார்ச்சுமபோது உள்ளபடியே வருத்தப்பட வேண்டியிருக்கிறது. பரஃபார்மன்ஸ் பட்ஜெட், கமர்ஷியல் பட்ஜெட் இப்போது வைத்தால் எப்படி நடவடிக்கைகளை நடத்துவது என்று தெரியவில்லை.

1973 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, மாநில அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு மூலதன முதலீடு செய்தல் அறிவிப்பு தவிர, மற்ற அறிவிப்புகள் முன் கூட்டி தரப்பட்டு விட்டதாகச் சொல்லப்படுகிறது. மற்ற உறுப்பினர்களும் எல்லா விஷயங்களும் தரப்பட்டு விட்டதாகச் சொல்கிறார்கள். திரு ஹாண்டே அவர்களும் இதைத்தான் சொன்னார்கள்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : தலைவர் அவர்களே, இந்த அமைச்சரவர்களுடைய 35-வது கோரிக்கைக்கான பேச்சின் உரை இப்போதுதான் தரப்பட்டது. சாதாரணமாக முன்கூட்டி ஒரு நாளைக்கு முன்னால் வரும். நேற்று கூட பி.டபிள்யூ.டி. மினிஸ்டர் பேச்சு இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னே வந்திருக்கிறது. மற்றதெல்லாம் இப்படி வந்திருக்கிறது. ஆனால் இந்த பரஃபார்மென்ஸ் பட்ஜெட், இந்த உரை, ஒரு நாளைக்கு முன்னால் வந்திருந்தால் செலகரியமாக இருந்திருக்கும். பரஃபார்மென்ஸ் பட்ஜெட், கமர்ஷியல் பட்ஜெட் இன்றுதான் வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஸ்பீசு காப்பி இன்றுதான் வைத்திருக்கிறார்கள். மற்ற இலாகாவிலே முன் கூட்டி வருகிறது. இந்த இலாகாவில் ஒரு நாள் தாமதமாக வந்திருக்கிறது. இதுதான் பாயின்டு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய விரிவான ஆய்வுரை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு ஏற்கெனவே அளிக்கப்பட்டு விட்டது. ஆனால் போக்குவரத்துத் துறையிலே அமைச்சர் என்ற முறையிலே நான் ஆற்ற வேண்டிய உரைப் பகுதி மட்டும் இன்றைய தினம் தரப்பட்டது. பொதுவாக இந்த மானியத்தை விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொள்கிறபோது, முன் கூட்டியே இதைத் தந்து விட்டால் இது எங்கேயாவது வெளியே வந்து விடுமானால் மன்ற உறுப்பினர்களுக்குத் தருவதற்கு முன்னாலே எப்படி இது வெளியே வந்தது என்ற அளவிற்கு உரிமைப் பிரச்சனை எழுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில்தான் இந்த உரையைப் பொறுத்த மட்டிலே காலையிலே தாலாம் என்ற நியதியை வைத்துக் கொண்டோம். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றிய முக்கிய விளக்கங்கள் ஆய்வுரை நூலிலே ஏற்கெனவே உறுப்பினர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரில்லை. மன்றத்தில் சொல்லுகின்ற தகவல் வெளியே தவறாகப் போகக்கூடாது என்பதற்காக ஒரு கிளாரிபிகேஷன் கேட்க விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் பேசும்போது, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் காலையில் உறுப்பினர்களுக்குக் குறிப்புகளைக் கொடுத்துவிட்டு, அவசர அவசரமாகப் பணத்தை எடுத்துக் கொண்டுபோக பார்க்கிறார்களா என்று கேட்டார்கள். அமைச்சர்கள் சொந்த வீட்டுக்கு எடுத்துக்கொண்டு போவதுபோல் எண்ணம்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சர் என்று சொல்லும்போது அமைச்சர் இலாக்காவைத் தான் குறிக்கிறது. இதையெல்லாம் ஸ்போர்டங் ஸ்பிரிட்டில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இந்தப் பேரவை

[பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

[1973 மார்ச் 22]

யில் பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் பேவரிட்டான அயிட்டமாக இருக்கிறது. இன்றைக்காவது நேரத்தோடு மானியக் கோரிக்கை மீதான விவாதத்தை ஆரம்பித்து முடிப்போம். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 10, 15 பேர் பேசுவதற்கு பெயர்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இன்னும் எவ்வளவு பேரின் பெயர்கள் வருமோ தெரியவில்லை. ஆகவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூடிய விரைவில் அளிக்கப்படும் நேரத்தில் பேச்சை முடித்துக்கொள்ள முயற்சிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முதலில் திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்களை இந்த விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்குமாறு அழைக்கிறேன்.

*THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, let me at the outset congratulate this Government for having adopted the policy of nationalisation of public Transport although it is belated, and although it takes five years to complete the process of nationalisation of bus transport in the State. This is to be pointed out when other States, like Gujarat have nationalised the entire bus transport. I shall repeat the same sentence which I said last year. That the nationalisation of a utility service is very essential and that it should have been done long, long ago. The policy was adopted in 1944, but the execution is going to be only in 1979, that is, after five years, it is going to take effect.

I am not able to understand why five years' time is necessary to complete nationalisation. I hope and trust that the Hon. Minister will be able to explain why he wants this time of five years to nationalise; secondly, more than the bus operators, the people involved in this nationalisation are the financiers and I think financiers who have been taking a Shylockian rate of interest for financing bus services. By nationalisation we will be drawing a lot of money for mopping up deposits to the nationalised banks.

Sir, I want to know whether there is any proposal to have a Debt Relief Act so far as the nationalised bus services are concerned, I think it is very necessary; because some of the operators must have borrowed huge sums for their business and for the moneys they have borrowed, they should be paying high rates of interest. In any case, we are thankful to the Government for recognising the policy of nationalisation, although its execution, I think is half-hearted and the process is very gradual only.

1973 மார்ச் 22]

[THIRU K. M. Subramaniam]

I agree with the Hon'ble Minister that the Metropolitan Transport is not always profitable. But I would like to know, because I am ignorant, what is the state of B.E.S.T., Bombay. Are they making profit or loss or to what extent they are making profit or loss as the case may be I would like to be informed.

Then, Sir, the main consideration in nationalising a utility service is not profit at all. I do not say that it should be a losing concern. But what I say is the services given by a nationalised utility service should be good. Otherwise, there is no meaning in nationalisation. In this particular case, I know the intentions are very good, but the execution is very bad. There are so many troubles.

So far as Madras City is concerned, during peak hours, for instance to get into a bus, to get to the office, it takes nearly 2 or 4 hours. Especially from places like T. Nagar it is very difficult to get into buses and come to office in time. In the evenings also, after leaving office, bus passengers have to wait in queues for hours together. They are not able to get into buses and reach their destination quickly after more than six hours of work in offices. After work in offices, they have to stand in queues for 2 hours and 3 hours and after getting into the bus, they have to stand only. Naturally this tells upon the mental attitude of these persons.

[மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) தலைமை]

The other day during question hour, there was discussion about the mental trouble of people. Is there a greater source of mental trouble than waiting for hours for buses for going back to house at about 7 O'clock? These are persons who have to do many things, as they are all family people and they have to attend to various things for the family. They have to go for milk every morning, stand in a queue and go for sugar and stand in a queue, to be told after a long wait, 'come tomorrow'; in addition to all this if they are to stand in queues for getting into bus transport, it is something horrible. What is the remedy? The remedy is not excusable. For, excuses do not satisfy anybody. You can give any number of excuses, you can say, it is costly, we cannot afford more buses. But if that be so, do not nationalise. Having nationalised, means of transport should be provided. That is your responsibility. I think if necessary more buses should be purchased and commissioned to cope up with the peak hour traffic. I know various excuses will be given—the road is not sufficient, transport vehicles cannot go there, etc. But at the same time we have to see how Bombay manages. I have seen Bombay. People there also stand in queues to half a mile length; but within 15 minutes—15 minutes mind you—the entire queue vanishes. But here what is the.....

[1973 மார்ச் 22]

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: The hon. Member is under the impression that the B.E.S.T., Bombay, is making a profit. First of all, I would like to correct him. In 1972-73, they have budgeted for a loss of Rs. 2.3 crores.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: I said that I may be told whether they are making a profit or loss. I am extremely thankful to the Hon. Minister for having given me this information. The sum of Rs. 2.3 crores is not a loss; it is only a payment made for services. The services are excellent. You cannot call in bus services, monetary loss as loss in this services the loss is actually what is the service you are not giving to the people. How can you call that loss as loss?

Today, the cost of living is going up and all the essential commodities are rising in prices and the most essential commodity, the essential service, for any man to ask is the bus transport. Under some good excuses or bad excuses, I mean under the excuse of rationalisation of stages, under the excuse of rationalisation to the nearest paise, you are going on increasing the fare. You have increased the fares to a horrible extent so that it is your responsibility, it is the responsibility of the Government for the higher cost of living in Madras City. Because, transport forms an important part in the cost of living of the people. Now apart from this, there are various other things. Take for instance the number of accidents in the transport. I am very happy that the Hon. Minister has admitted that there are accidents and accidents are increasing every day.

The Hon. Minister and the Government are always planning, planning, but never get into execution. Planning for what to reduce the accidents? In the process of planning, many accidents happen and it goes on and on, as though accidents happen with rapidity with a vengeance anticipating planning to stop accidents. I think it is very essential that this Government should take immediate steps, effective steps, intelligent steps to reduce the accidents.

They are having Driving School. But all we know is that in spite of the best driving institutions, people are put to difficulties. What about drivers and conductors and the public? You see there is a lot of misunderstanding between the driver and the public, between the conductor and the public. It is all because of our having to work under a nervous tension, and breakdown during peak hours, especially. Passengers were upset they have been waiting for hours and hours and after getting into buses they have only standing accommodation. They become a morally complete wreck. Secondly, the conductor is worried by the crowd standing inside the bus, he is not able to issue tickets and get

1973 மார்ச் 22]

[THIRU K. M. Subramaniam]

changes. He loses his temper, human nature being what it is. Then the driver finds that he has to go fast to catch up the time and he also loses his temper. What is the use of blaming the driver? All have to work under a great stress and strain....

(The Speaker's Bell was sounded).

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, I am the only speaker; you may give me some more time.

MR. CHAIRMAN (THIRU N. VEERASAMI): You are not the only speaker; there are about 16 members who have given their names. In your Party, you are the only speaker. Please take five more minutes and finish.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, it is stated that as soon as that ^{முற்பகல்} Metropolitan Development Scheme is completed the bus transport ¹⁰⁻³⁰ will be good. How long are we to wait for this Metropolitan Development Scheme? What we want is not Metropolitan Development Scheme. What we want is decentralisation of business in the city. What we want is development of villages in such a way that people are attracted back to the villages. That is Gandhian philosophy. I think that is Anna philosophy also. We should develop the village industries, so that people can go back to villages. Instead of that, they are thinking of Metropolitan Development Scheme. Then, they are going to have tube railways also. If the monies earmarked for tube railways are spent on village development, 50 per cent of the people will go back to the villages. Living will be happy if they get jobs and they can also live in their own villages.

Sir, I do not know about the compensation that is being offered for nationalised services. If you give five years' time—I know instances (I have been a member—I am still a member somewhere else)—where engines are changed from lorries, new engines are taken away and replaced by bad engines. If you give five years time for this sort of thing, I do not know what rate of compensation is to be worked out. It is for the Government to work out the compensation. But it should be on some basis. Whether it is on a goodwill basis, whether it is on the route basis, whether it is on the cost of operation basis, whether it is going to be on the basis of cost of vehicle, whether it is going to be on the basis of cost of mechanical workshop, I think it is for the Government to decide. What we want is that it should be impartial and there should not be any political motive in settling the compensation.

Summing up—I do not want to take much time of the House—firstly, I want that nationalisation should proceed immediately and the entire routes should be nationalised. Secondly, the number of buses

[Thiru K. M. Subramaniam]

[1973 மார்ச் 22]

running during peak hours should be increased in the City of Madras atleast for very popular routes. Thirdly I want the fares to be reduced, whatever may happen. There is no use of saying that revenue has increased to Rs. 465 crores. But why has it increased, why is it increasing? Because you are increasing the rates. So, the fares have to come down. I would like this Government to compare the tram fare in Calcutta to know how people are travelling in trams in Calcutta at very cheap cost. Why not we adopt that fare? Because profit should not be there. Fourthly, courteous treatment to all. Lastly I want that the Government should view this as a utility concern. Transport has been the most essential utility concern and it should do absolutely good service at the cheapest possible cost. That is all I have to say.

திரு. ஏ. எம். ராஜா : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மான்யத்தின்மீது இரண்டொரு கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்து தேசியமயமாக்கப்பட்டு 25 ஆண்டுகள் ஆகின்றன. ஆனால் இந்த 25 ஆண்டுகளில் மொத்தம் உள்ள 12 ஆயிரம் பேருந்துகளில் மூவாயிரம் பேருந்துகள்தான் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு உள்ளன. இப்போது இந்த ஆண்டில் நமது அரசு கொண்டுவந்துள்ள சட்டத்தின்படி இன்னும் ஐந்து ஆண்டுகாலத்தில் தமிழகத்திலுள்ள அனைத்துப் பேருந்துகளும் தேசியமயமாக்கப்பட்டுவிடும். இப்போது இந்தச் சட்டத்தை ஆட்சேபித்து ஒருசில உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றங்களுக்குச் சென்றிருப்பதால் சிறிது காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. நாட்டுக்குப் பெரும் நன்மை பயக்கும் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை அரசு கொண்டு வரும்போது அவற்றுக்கு எதிராக உள்ளவர்கள் இருக்கத்தான் இருக்கின்றார்கள். அவர்களுக்காக வாதாடுகின்றவர்களும் இந்த மன்றத்தில் இருக்கிறார்கள். இது பரிதாபத்திற்குரியதாகும். இன்னும் நமது நாட்டில் 8,794 பேருந்துகள் தேசிய உடைமையாக்கப்பட இருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் மேற்கொள்ள தக்கவிதத்தில், நல்ல முறையில் சட்டங்களைக் கொண்டு வந்து நமது அரசு இவற்றை சீக்கிரம் மேற்கொள்ள வேண்டும்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் சென்னையில்தான் விரயத்தில் நடைபெறுகின்றன. பொதுவாக உலகிலுள்ள எந்தப் பெரு நகரங்களிலும் நடத்தப்படும் போக்குவரத்து விரயத்தில் நடப்பதைத்தவிர வேறு வழியில்லை. எந்தப் பெருநகரில் நடத்தப்படும் பேருந்துகளின் நிலையும் இதுதான். ஆனால் சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் விரயம் மிகக் குறைவாக இருக்கின்றது என்பதை ஒப்புக்கொள்ள வேண்டும். அதற்காக நமது அமைச்சரவர்களைப் பாராட்ட வேண்டியது அவசியம். சென்ற ஆண்டு 132 இலட்சம் விரயம் ஏற்படக் கூடிய அளவிற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் இந்த ஆண்டு ரூ. 80-லிருந்து ரூ. 90 லட்சம் வரையில்தான் விரயம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இப்படி விரயத்தைக் குறைப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டதற்காக அரசைப் பாராட்டுகிறேன்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ஏ. எம். ராஜா]

அடுத்து, பெருநகரிலுள்ள போக்குவரத்துக்கு மத்திய அரசு ஓரள விற்குப் பணத்தை மானியமாகவும், கடனாகவும் கொடுத்து உதவுகிறது. டெல்லி நகரப் போக்குவரத்திற்கு கடந்த ஆண்டு ரூபாய் நான்கு கோடி அப்படிக் கடனாகவும், மானியமாகவும் கொடுத்ததாக அறிகிறேன். அதே முறையில் நமது சென்னை நகரப் போக்குவரத்திற்கும் நாலு கோடி இல்லாவிட்டாலும் இரண்டு கோடியாவது பெற வேண்டும் என்று நமது அரசு எழுத வேண்டும். அப்படி அவர்கள் கொடுக்கவில்லையென்றால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வருமானவரி செலுத்தவேண்டியதை நாம் கடனாகவோ அல்லது மானியமாகவோ மாற்றிக்கொள்ளுவதற்கு நாம் மத்திய அரசின் அனுமதியைக்கோர வேண்டும். ஏன் என்றால் மத்திய அரசு அறிவித்த நிதிநிலை அறிக்கையில் புதிதாகத் தொழில் துவங்கியவர்களுக்கு 15 சதவிகிதம் மானியம் கொடுப்பதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். எனவே, அந்தச் சலுகையை நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியாதா என்று அரசு ஆலோசிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, விரைவுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை உயர்ந்திருக்கின்றது. சென்ற ஆண்டு 251 ஆக இருந்தது, இந்த ஆண்டு 261 ஆக உயர்ந்திருக்கின்றது மகிழ்ச்சிக்கரிய ஒன்றாகும். இவற்றின் மூலம் நாட்டின் தலைநகரும் மாவட்டத் தலை நகரங்கள் அனைத்தும் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இப்படிப்பட்ட இணைப்பினால் மக்களிடையே ஒரு ஐக்கிய உணர்வு ஏற்பட வழியிருக்கின்றது. நான் விரும்புவது இந்த 'எக்ஸ்ப்ரஸ்' பஸ் களுக்காக ஒரு தனி அமைப்பு, தனி நிர்வாகம் ஏற்பட வேண்டும். அதில் பணியாற்றுகின்றவர்களுக்குத் தனி பணி மனைகளும், விரிதிகளும் அளிக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து தரப்பட வேண்டும். இந்த நாட்டில் இந்தத் துறையில் சுமார் ஒரு லட்சம் தொழிலாளர்கள் இருக்கின்றார்கள். குறிப்பாக நாட்டின் தலை நகரில், மாவட்டத் தலை நகரங்களிலே பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு இதைச் செய்து தரவேண்டும். இப்போது போக்குவரத்துத் துறை இதற்காக ரூ. 10 லட்சம் ஒதுக்கியிருக்கின்றார்கள். இந்தத் தொகை போதாது. இது குறைந்தது ஒரு கோடி அல்லது இரண்டு கோடியாகவாவது உயர்த்தப்பட வேண்டும். அது மட்டுமின்றி வீட்டு வசதி வாரியம், குடிசை மாற்று வாரியம் மூலமாக சென்னை யிலும், மாவட்டங்களிலும் உள்ளவர்களுக்கு தவணை முறையில் வீடு கட்டிக்கொடுக்கும் திட்டத்தின் மூலமாக குறைந்தது 2,000 வீடுகளை கட்டிக்கொடுக்க இந்தத் துறை ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அடுத்து, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக ஐந்து கழகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் நான்கு லாபத்தில் இயங்கிவருகின்றன. இப்படிப்பட்ட இலாபங்கள் நமது சமுதாயத்தின் நலனுக்குப் பயன்பட்டு வருகின்றன.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை அரசே மேற்கொண்டால், அது மக்களுக்குப் பாதகமாக முடியும், செவ்வனே நடைபெறுது என்றெல்லாம் கூறப்பட்டு வந்தது. இன்னும் கூட சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது மக்களையும், பத்திரிகைகளையும் திசை திருப்புகின்ற ஒன்று.

[திரு. எ. எம். ராஜா]

[1973 மார்ச் 22]

போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பத்திரிகையின் ஆதரவு கிடையாது. எதிர்க் கட்சிகள் நேரடியாகவே இவற்றைக் குறைத்துப் பேசுவதை வழக்கமாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தாராபுரத்தில் சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தைச் சார்ந்தவர்களுக்கும், தனியார் கம்பெனியைச் சார்ந்தவர்களுக்கும் இடையே ஒரு தகராறு நடந்தது. தனிப்பட்ட பேருந்துக்குச் சொந்தமாக இருப்பவர்கள் தங்களுடைய தொழிலாளர்களை ஏவி விட்டு, சேரன் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அடித்தார்கள். அதைக் கேட்கப்போன சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஜெனரல் மேனேஜரை, கைது செய்கின்ற மாதிரி, அவரைச் சூழ்ந்துகொண்டனர். அவரை வெளியே கொண்டு வரும் பாடு பெரும் பாடாகிவிட்டது. இதைப் பற்றி, பத்திரிகைக்காரர்கள் உண்மையான செய்தியைப் போடவில்லை. மாறாக, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளி ஒரு தவறு செய்ததாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இன்னொரு உதாரணமும் கூற விரும்புகிறேன். சத்தியமங்கலத்தில் சமீபத்தில் பன்னிரி திருவிழா நடைபெற்றபோது “அஜந்தா” என்ற ஒரு தனியார் பஸ் கம்பெனியார், ஸ்பெஷல் பர்மிஷன் ஏதும் பெறாமலே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸின் நேரத்தில், ஆக்கிரமிக்கின்ற முறையிலே, பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லவிருந்த நேரத்தில், சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளி “என் இப்படி எங்கள் நேரத்தை ஆக்கிரமிக்கிறீர்கள்” என்று கேட்போது, அந்தத் தனியார் பஸ்ஸின் சொந்தக்காரர்கள் தொழிலாளர்களைத் தாண்டி விட்டு சேரன் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களை அடிப்பதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொண்டார்கள். இதைப் பற்றி பத்திரிகையில் வெளிவந்த செய்தி என்னவென்றால், சேரன் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளி தவறு செய்ததாகவும், தனிப்பட்ட முதலாளியின் பஸ் தொழிலாளி தாக்கப் பட்டது போலவும் பத்திரிகையில் விளம்பரம் கொடுக்கப்பட்டதே தவிர உண்மையாக நடந்ததை படம் பிடித்துக் காட்டவில்லை. உண்மையில், அந்தத் திருவிழாவின் போது, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் பயணிகளுக்கு வசதியாக, தண்ணீர் பந்தல் அமைத்து, பயணிகளுக்கு நீர்மோர், எலுமிச்சம்பழச் சாறு போன்ற பானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படி பயணிகளுக்கு நல்ல முறையில் உதவி செய்திருந்தும் கூட, பத்திரிகைகள், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளியின் லாபம் பாதிக்கப்படுகிறது என்ற காரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகத்தைக் குறை கூறியிருக்கிறார்கள். மக்களிடையே, போக்கு வரத்துக் கழகங்களைப் பற்றித் தவறான அபிப்பிராயம் ஏற்படச் செய்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதை, முழுக்க முழுக்க நாட்டுடைமை திட்டம் என்று என்னால் ஒப்புக்கொள்ள முடியாது. காரணம், பஸ்களை மட்டும் தேசிய மயமாக்கி னால் போதாது. பஸ்களுக்குத் தேவையான உபகரணங்களைத் தயாரிக்கின்ற தொழிற்சாலைகளையும் நாட்டுடைமை ஆக்க வேண்டும். பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின்னர், டி. வி. எஸ்., ஏ. பி. டி. போன்ற கம்பெனிகளின் பேருந்துகள் அரசு மயமாக்கப்பட்ட பின்னரும், அந்தக்

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ஏ. எம். ராஜா]

பண்பெனிகளின் பணிமனைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல இன்றைக்கு 1,200 சேவிஸ்கள் நமக்குத் தேவைப்படுகின்றன. வருங்காலத்தில் இன்னும் அதிகமாகத் தேவைப்படும். நமது நாட்டில், அஷோக் லேலண்டு ஆண்டென்ற்றிற்கு 5 ஆயிரம் சேவிஸ்களைத் தயாரிக்கின்றன. ஏன் இதை நாட்டுமை ஆக்கக் கூடாது? அது போலவே, பேருந்துப் போக்குவரத்திற்கு 40 ஆயிரம் டயர்கள் தேவைப்படுகின்றன. அரசுத் துறையைச் சேர்ந்த மற்றத் துறைகளின் தேவையையும் எடுத்துக்கொண்டால் 50 ஆயிரம் டயருக்கும் மேலாகத் தேவைப்படும். எனவே, இந்த டயர் உற்பத்தித் தொழிற்சாலைகளையும் நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ரூ. 4 கோடிக்கு வாங்குகிறோம். இந்த நிலைமையை மாற்றி அமைக்க வேண்டும். ஹாகாஸ் டி.வி.எஸ்., வீல்ஸ் இண்டியா போன்ற நிறுவனங்கள் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்கின்றவைகள். இந்தத் தொழிற்சாலைகளையும் நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவற்றில், தனியார் செய்த முதலீடு சுமார் 10 அல்லது 15 சதவிகிதத்திற்கு மேல் இல்லை. உண்மையான கணக்கைப் பார்க்கிற போது 5 சதவிகிதம் கூட இருக்காது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, இவற்றையும் நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. என். கே. பழனிசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது, வெட்டுப் பிரேரணையை வற்புறுத்தி ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருப்பதும், இன்னும் 5 வருஷத்தில் எல்லா பஸ்களும் தேசியமயமாக்கப்படும் என்பதும் மகிழ்ச்சிகரமான விஷயம். பஸ்களை தேசியமயமாக்கியதால், ஜனங்கள் தனியாரின் சுரண்டலிலிருந்து விடுபட்டு, சர்க்கார் போக்குவரத்துக்களை சௌகரியமாகப் பயன்படுத்தி, அதனால் சர்க்கார் தனக்கு வரக்கூடிய மிச்சம் உள்ள பணத்தை நாட்டு அபிவிருத்திக்காக செலவு செய்யக்கூடிய சந்தோஷகரமான நிலைமை இருக்கிறதா என்றால் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். காரணம், பஸ் போக்குவரத்தை அரசு எடுத்துக் கொண்ட பிறகு தனியார் பஸ்களில் கிடைத்த சௌகரியத்தைவிட இப்போது குறைவான சௌகரியம்தான் கிடைக்கிறது. அது மாத்திரமல்ல. ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திற்குப் போய்ச் சேருவது என்பது அரிதான ஒன்று. காரணம், பஸ் ரிப்பேர் ஆகிவிடுகிறது அல்லது டயர் வெடித்து விடுகிறது, அல்லது இப்படி ஏதாவது ஒன்று நேரிட்டு விடுகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், சென்னையிலிருந்து மதுரைக்குச் செல்லவேண்டுமென்றால், முதலில் பஸ் புறப்படுவதற்கு முன் சென்னையில் ஒரு மணி நேரம் ரிப்பேர் செய்கிறார்கள். மீண்டும் திருச்சியில் இரண்டு மணி நேரம் ரிப்பேர் செய்கிறார்கள். இப்படி எல்லாம் செய்யப்பட்டு, பஸ் மதுரைக்குப் போய்ச் சேருவதற்குள் நான்கு மணி தாமதம் ஏற்பட்டுவிடுகிறது.

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

[1973 மார்ச் 22]

அது மட்டுமல்ல. சுத்தமான வெள்ளை உடையுடன் பஸ்ஸில் ஏறி, அப்படியே இறங்குவது என்பது முடியாத ஒன்று. பஸ்கள் அந்த அளவுக்கு தூய்மையற்ற நிலையில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பஸ்ஸில் தண்ணீர் வேண்டுமென்றால், அங்கே பப்பாதான் இருக்கிறது. தண்ணீர் கிடையாது—அல்லது தண்ணீர் இருந்தாலும் அதை மொண்டு குடிப் பதற்கு டம்பளர் கிடையாது. பஸ்ஸில் இருக்கின்ற கண்டக்டருடைய நடவடிக்கை ஒரு போலீஸ் ஆபீசரினுடையது போன்று இருக்கிறது. பயணம் செய்கின்ற பிரயாணிகள் ஒருவித பயத்துடன்தான் பிரயாணம் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி மரியாதை குறைவாக அவர்கள் நடந்து கொள்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதால் பொது ஜனங்களுக்கு சௌகரியம் ஏதுமில்லை என்ற நிலைதான் இன்றைக்குக் காணப்படுகிறது.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதால், அதில் பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு அதிக ஊதியம் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். ஆனால் அப்படிக்கிடைக்கவில்லை. அதிலும், இருக்கின்ற ஐந்து வாரியங்களிலும் ஒவ்வொரு சம்பள விகிதம் இருக்கிறது. இதிலே வேடிக்கை என்னவென்றால், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். பஸ்களை எடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே பணியாற்றிக்கொண்டிருந்த டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும், ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட சம்பளம்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அதனால் ஒரே சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். நிறுவனத்திலிருந்து வந்த பணியாளர்களுக்கு ஒரு சம்பள விகிதமும், ராமன் அண்டு ராமன் நிறுவனத்திலிருந்து வந்த பணியாளர்களுக்கு வேறொரு சம்பள விகிதமும் அளிக்கப்படுகின்றது. ஒரே வேலையைச் செய்கிறவர்களுக்கு இரண்டுவிதமான சம்பளம், இரண்டு விதமான பேட்டா. இந்த நிலைமை மாற்றப்பட்டு எல்லோருக்கும் ஒரே விதமான சம்பளம் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

பஸ் நிறுவனங்களில் பதிலி என்ற முறையில், 200-க்கும் மேற்பட்டவர்கள் பதிலிகளாக இருக்கிறார்கள். இண்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்ப்யூட் ஆக்டின் படி, 240 நாட்கள் ஒருவர் வேலை செய்தால், அவர் கட்டாயமாக வேலையில் சேர்த்துக் கொள்ளப்பட வேண்டுமென்ற விதி இருக்கிறது. அப்படிச் சேர்த்துக் கொண்டால், லீவ் போன்ற வசதிகள் கிடைக்கும். சர்க்கார் துறையில் இந்த மாதிரி இல்லை. இந்த மாதிரி நிலைகளினால், தொழிலாளர்களுக்கிடையே பிளவு ஏற்படுகிறது. ஒரு சிறு தகராறு ஏற்பட்டாலும் அது பெரிதாக்கப்பட்டு, வேலை நிறுத்தத்தில் முடிகிறது. போலீஸ் அதிகாரி கோபமாக இருந்தார் என்பன போன்ற காரணங்களை எல்லாம் வைத்துக் கொண்டு வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடுவது போன்றனவற்றிற்கு இந்த அதிருப்தி தான் காரணம். ஆகவே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட பிறகு பஸ்களில், பயணிகளுக்கு சௌகரியத்தை அதிகரிக்க முடியவில்லை. ஆகவே, 3,000 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு, 30, 40 லட்சம் தான் லாபம் பெற முடிகிறது. இதை ஏன் சொல்கிறேன் என்றால் தனிப்பட்ட முதலாளிக்கு ஒரு பஸ்ஸில் ஒரு நாளைக்கு 150 ரூபாயிலிருந்து, 300 ரூபாய் வரை லாபம் வந்திருக்கிறபோது நமது அரசாங்கப் போக்குவரத்துக்கழகங்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ் 8 அணு லாபத்தைக் கூடச் சம்பாதித்துக் கொடுக்கவில்லை. இது பரிசீலிக்கப்படவேண்டிய விஷயம்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

அடுத்து, நம்முடைய பஸ்களுக்கு டயர் மிகவும் தேவை. அடிக்கடி ரிபீர் செய்கிறோம். ஆர்டர் கொடுத்தும் வராமல் இருக்கின்றன. நமக்கு எவ்வளவு டயர்கள் தேவை என்பதை முன் கூட்டியே அறிந்து சென்னை மிலேயே அவற்றை ப்ரொக்யூர்மெண்டு செய்யலாம். இன்னும் சேரன், சோழன் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களை எடுத்துக் கொண்டால் நாம் எடுத்துக் கொண்ட பஸ்களே மோசமானவை. வேறு பஸ்கள் மாற்றப்படவில்லை. இன்னும் டி.வி.எஸ்., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ், வொர்க்ஷாப் மிகத் திறமையானது. அதை எல்லாம் விட்டு விட்டு இப்போது திருச்சியில் ஒன்றைக் கட்டுகிறார்கள். தனிப்பட்டவர்களிடம் பஸ் ரிப்பேர் காண்ட் டிராக்ட் கொடுக்கக்கூடாது. நமக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் அனைத்தையும் உற்பத்தி செய்து கொள்வதற்கு நாமே பெரிய தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்தியாக வேண்டும்.

இன்னும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டதற்கு என்ன நடவடிக்கை கொடுக்கப்பட்டது என்பதைப்பற்றி இந்த அறிக்கையில் ஒன்றும் இல்லை. அந்த விவரங்களும் கொடுக்கப்பட்டிருந்தால் நன்றாக இருக்கும். இன்னும் பீரியாடிகல் செக் இருக்கவேண்டும். டிரைவர்கள் பஸ்களைக் கொண்டு வந்துவிட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். என்ன ரிப்பேர் என்று பார்ப்பதில்லை. அப்படி அவர்கள் பஸ்களைக் கொண்டு வந்து விட்டவுடன் உடனே அதை ரிப்பேர் பார்ப்பதற்கு வசதி இருக்க வேண்டும். இன்னும் நிர்வாகத்தில் ஒவ்வொரு மட்டத்திலும் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு இருக்க வேண்டும். டிரான்ஸ்போர்ட்டுதான் பில்பரேஜ் ஜாஸ்தி. யார் யார் திருடுகிறார்கள், எப்படித் திருடுகிறார்கள் என்பதை தொழிலாளர்களின் உதவி இருந்தால் தான் நல்ல முறையில் கண்காணிக்க முடியும்.

நகர போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் பெரும்பாலான வண்டிகள் ஸ்டார்டிங் டிபிள். ஒடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. டீசல் வேஸ்டேஜ் ஜாஸ்தி. 26,56 ரூப்டுகளையெல்லாம் எடுத்துக் கொண்டால் ½ மணிக்கு ஒரு பஸ் என்று பேர். ஒரு மணிக்கு ஒன்று கூட வருவதில்லை. ஒரு வண்டி ரிப்பேர் என்றால் 2 மணிக்கு ஒன்றுதான் வருகிறது. கிள்ளி யூரிலிருந்து பாரிசுக்கு 6 வண்டிகள் — நான்கு வண்டிகள்தான் ஓடுகின்றன. இன்னும் 29ஏ சட்டசபைக்கு முன்னால் கூட நிற்பதில்லை. ஒரு மணி கழித்து 3 வண்டிகள் வருகின்றன. 2 வண்டியில் பிரயாணிகள் இருக்கிறார்கள். ஒரு வண்டி காலியாக வருகிறது. இன்னும் வண்டி நிற்க வேண்டிய இடத்திற்கு 100 கஜம் தள்ளியே நிறுத்துகிறார்கள். வண்டியில் ஏறுவதற்கு பயணிகள் ஓடவேண்டியிருக்கிறது. எல்லோரும் ஏறுவதற்குள் வண்டியை எடுத்துவிடுகிறார்கள்.

உதாரணமாக, ஒரு வண்டிக்கு முன்னால் 27-பி போடப்பட்டிருக்கிறது. பின்னால் 27-இ போடப்பட்டிருக்கிறது.—அது 27-ஏ ரூட்டில் போகிறது. பணிமனை போட்டு வருகிற பஸ்வரில் பயணிகள் இருக்கிறார்கள். அது எந்த ரூட்டில் போகிறது என்றே தெரியவில்லை. இப்படி பல குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. அவற்றைக் களைய தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இது பற்றி எல்லாம் ஆராய்வதற்கு ஐயாசாமி கமிட்டியைப் போட்டார்கள். அவர்களது அறிக்கையைக் கொடுக்கவில்லை. இன்றைக்கு எல்லா வண்டிகளும் மவுண்டரோடு வழியாகத் தான்

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

[1973 மார்ச் 22]

பாரிசுக்கு வர வேண்டுமா என்பதை யோசிக்கவேண்டும். வேறுவழியில் திருப்பி விடுவது டிராபிக் சௌகர்யமாக இருக்கும். வேலை நேரங்களை மாற்றுவதற்கு தனியார்கள் ஒத்துக் கொள்ளவில்லை என்றார்கள். அரசாங்க அலுவலகங்கள், பள்ளி ஸ்தாபனங்கள் ஆகியவற்றின் நேரத்தை மாற்றியமைத்துக்கொள்ள நாம் யோசிக்கலாம். இன்னும் நடைப் பஸ்கள் வருகின்றன. ஆம்னி பஸ்ஸும் ஓடுகிறது. ஆம்னிபஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வரை நமக்கு நடைப் பஸ் லாபகரமானதாக இருக்காது (மணி அடிக்கப் பட்டது).

திரு. மா. வே. நாராயணசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கக்கூடிய இந்த போக்கு வரத்து மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்தும், வரவேற்றும் ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் மகத்தான முன்னேற்ற கரமான மாறுதல்களைக் கொண்டு வந்திருப்பதை நாம் எல்லோரும் மிக நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறோம். மக்களுடைய நேரிடைத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்கின்ற அளவில் இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறை நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் நமது அரசு தீவிரமாகச் செயல்பட்டு வந்தாலும் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப் போல நமது டாக்டர் கலைஞர் முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்ததற்கொப்ப ஐந்து ஆண்டுகளுக்குள் நாட்டில் இருக்கக்கூடிய பேருந்துகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமை ஆக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அதற்கான ஒரு சட்டத்தையே கொண்டு வந்து நிறைவேற்றியிருப்பதற்கு அனைவருடைய பாராட்டுதல்களையும் தெரிவிக்க வேண்டியது அவசியமாகிறது.

இந்தத் துறை சம்பந்தப்பட்ட விவரங்களைப் புத்தகங்களில் அச்சிட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதில் நமது கொள்கைப் பற்றி தெளிவாக விளக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை எந்த வகையில் லாபகரமாகவும் நடைபெறச் செய்ய வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையை மிக வெற்றிகரமாக நடத்திக் கொண்டு வருவதற்கு அனைவருடைய பாராட்டுதல்களையும் பெற வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் நேரடியாக நடத்துகின்ற இலாக்கா ஒன்றினை வைத்துக் கொண்டு மற்றப் பகுதிகளைப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதாக ஐந்து கழகங்களாக சிறப்பான முறையில் பிரித்து வைத்து மக்களுக்குச் சிறந்த சேவை ஆற்றும் படியாகச் செய்திருக்கிறார்கள். இது மிகச் சிறந்த சமதர்ம அடிப்படைக் கொள்கையில் அமையப் பெற்று படிப்படியாக வெற்றி அளித்து வரக்கூடிய ஒன்றாக இருக்கிறது.

முற்பகல் 11-00. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையிலே சென்னை, செங்கை மாவட்டங்களிலே ஓடக்கூடிய பேருந்துகள் எல்லாம் பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் கீழே வருகிறது. அதிலே

[1973 மார்ச் 22]

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

எவ்வளவோ மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது என்பதன் அவசியத்தை உணர்ந்து நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு வகையான சிறப்புத் திட்டங்களைத் தீட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அது நல்ல ஒரு முன்னேற்றத்தை அடைய வேண்டும், அடையும் என்ற நம்பிக்கையை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே நம்முடைய அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான சொத்துக்கள், அந்தச் சொத்துக்கள் என்ற காரணத்தினாலே கிளர்ச்சிகள் நடைபெறும் பொழுது அவை பாழடிக்கப்படுகின்றன. மிகவும் வன்மையாகக் கண்டிக்கப்பட வேண்டிய அளவிற்கு பல்கள் கொளுத்தப்படுகின்றன. கல்லெறியப்படுகின்றன. முற்போக்குவாதிகள், சமதர்மவாதிகள், சொத்துக்கள் எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்பதில் தங்களுக்குத்தான் தீவிரக் கருத்து இருக்கிறது என்று சொல்லக்கூடியவர்கள் மறைமுகமாக அதை எல்லாம் கைவிடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதுதான் மிகுந்த வருத்தத்தைத் தருகக்கூடியதாக இருக்கிறது. முதலாளிகளுக்கு அத்தகைய எண்ணம் இருந்தால் நான் கவலைப்பட மாட்டேன். ஆனால் நாட்டுடைமையாகக் கிடைக்கவேண்டுமா கொள்கையை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடியவர்கள் பொதுச் சொத்துக்களுக்கு தாசம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று முன்வது கண்டிக்கத்தக்க செயல் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிய சில பிரச்சினைகளைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் திருவொற்றியூர், எண்ணூர், ஸ்ரீமதி, மாதவரம், செங்குன்றம், அம்பத்தூர், ஆவடி போன்ற பகுதிகள் இருப்பதால் தொழிலாளர்கள் நிறைந்த பகுதிகள் என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அங்கேயுள்ளவர்கள் எல்லாம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பல்களைத்தான் எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள். சென்னைவெளியேயுள்ள வட சென்னை பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் இப்பொழுது உள்ளவர் நகர் என்று அழைக்கப்படுகிற பகுதியிலிருந்து வட சென்னையைச் சேர்ந்த பகுதிகள் அத்தனையும் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அத்தனைப் பகுதிகளும் நீண்ட நெடுநாட்களாக புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் புள்ளிவரத்தோடு கூறமுடியும். அந்தக் குறைபாடுகளை நம்முடைய கழக அரசுதான் போக்கமுடியும். நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருக்கக்கூடியவர்கள் திரு. ராமச்சந்திரன் அவர்கள் தொழிற்சங்கத்திலே பணியாற்றியவர்கள், அவர்களுக்கு இந்தச் சங்கங்களைப்பற்றி நேரடியாகத் தெரியும். அவற்றை நிறைவு செய்யுங்கள், நீண்ட நெடுநாட்களாக இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை நீங்கள் தான் போச்சிட வேண்டுமென்று சொன்ன நேரத்திலே அவர்களும் ஆவன செய்வதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மெட்ரோபாலிட்டன் ஸ்கீம் என்ற முறையிலே பூமிக்கு அடியிலே ரயில் விடுகிற திட்டத்திற்குக் சர்வே நடைபெற்றதைப் பார்த்தால் எண்ணூரிலிருந்து திருவான்மியூர் வரையிலே உள்ள பகுதிகள் போக்குவரத்து நெரிசலான பகுதிகள் என்று சொல்லப்படுகிறது, அது நூற்றுக்கு நூறு உண்மையாகும். திருவொற்றியூர் சாலை—தொழிற் சாலைகள் நிறைந்துள்ள பகுதியாக இருப்பதால்—நெரிசல் உள்ள சாலையாக இருக்கிறது. அந்தப் பாதையை

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

[1973 மார்ச் 22]

40, 50 அடி அகலத்திற்கு அகலப்படுத்தி, பிளாக் டாப் செய்து ரைடிங் சர்வீஸுக்கு ஏற்றதாக செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்தல் ஒரே நேரத்திலே 4, 5 வண்டிகள் செல்வதற்கு அந்தப் பாதையைப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். கடைசியாக ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவை குணைத் தலைவர் தலைமை)

சென்னை மாநகரிலே ஓடக்கூடிய டாக்கிகள் எல்லாம் யாரோ ஒரு சிலருக்குச் சொந்தமாக இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை ஓட்டக்கூடியவர்கள் தான் கடுமையாக உழைக்கிறார்கள். ஆனால், போதுமான ஊதியம் அவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. நம்முடைய கழக அரசு முற்போக்காகச் செயல்படுகிற அரசு டாக்கி ஓட்டக்கூடியவர்களையே அதன் சொந்தக்காரர்களாக அங்கீகரித்துத் தனியாக வாரியரேஷன் அல்லது கழகம் அமைத்தாவது அந்தத் திட்டத்தை விடைவிலே நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்கீழ் என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

எங்களுக்குப் பேசுவதற்குக் கொடுக்கிற காலம் மிகக் குறுகியதாக இருப்பதால் எல்லாக் கருத்துக்களையும் சொல்லாமல், ஒரு சில கருத்துக்களை மட்டும் சொல்லி முடித்துக்கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். போக்குவரத்துறையின் நிர்வாகம் வரவரச் சீரமைக்கிறது என்று அறிக்கையிலே காணப்பட்டாலும், விபத்துக்களைப் பற்றிச் சிந்தித்துப் பார்க்கும்பொழுது சாலைகளிலே அதிகமான அளவிற்கு விபத்துக்கள் அதிகரித்துக்கொண்டே இருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக சில குறிப்பிட்ட சாலைகளிலேதான் அதிகக் குடி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுக்கொண்டே இருக்கின்றன. அப்படி விபத்துக்கள் ஏன் ஏற்படுகின்றன என்பதை ஆராய்வதற்கு அவற்றைத் தடுப்பதற்கும் இந்தத் துறையினர் முற்படவேண்டும்.

விபத்துக்கள் ஏற்படுவிட்டால் ஒட்டோடிச் சென்று நிர்வாகத்திலே உள்ள துறையினர் கண்காணிப்பதில்லை. ஒரு வண்டியும் இன்னொரு வண்டியும் மோதிக்கொண்டால் நான் கணக்கிலே அப்படியே கிடப்பதைப் பார்க்கிறோம். ஒரு வண்டி அடிப்பட்டக் கிடந்தால் அது பல நாட்களுக்கு அப்படியே கிடப்பதைப் பார்க்கிறோம்.

பஸ்கள் எல்லாம் நாட்டுமையாக்கப்படுகிறதை கொள்கையளவிலே ஒப்புக்கொள்கிறோம். நாட்டுமையாக்கப்பட்டது எல்லாம் நாட்டுக்குச் சொந்தம் என்றால் இந்த நாட்டு மக்கள் அத்தனை பேரும் அதன் சொந்தம்தான். எனவே மக்கள்தான் அவற்றின் உரிமையாளர்கள், எஜமானர்கள், அந்த எஜமானர்களுக்கு நாட்டுமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளால் எந்த எந்த வாய்ப்புகள், வசதிகள் பெருகியிருக்கின்றன என்று கணக்குப்போட்டுப் பார்க்க நாம் எல்லாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

நாட்டுமையாக்கப்பட்ட பிறகு — நாட்டுமையாக்கப்படாத நிலையில் தனியாரிடம் இருந்தபொழுது என்ன வசதிகள் கிடைத்ததோ — அதை விட அதிகமாக வாய்ப்புகள் வசதிகள் பெருகியிருக்கிறதா இல்லையா என்று அதோடு தாரதம்மியப்படுத்திப் பார்ப்பதற்கு அரசு கடமைப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக ஒரு கேள்விப் பட்டியல் (questionnaire) குவஸ்டினியர் போட்டு மக்கள் கருத்தையறிய வேண்டும். முன்னாலே என்ன என்ன வசதிகள் இருந்தன, இப்பொழுது அவை எப்படி பெருகியிருக்கிறது என்று ஆராய்ந்து அதைக் கவனித்துச் செயல்படவேண்டும்.

நாட்டுமையாக்கப்பட்டவுடனே பஸ்களிலே பிரேக் டவுன்கள்தான் பெருகியிருக்கிறது. தனியார் துறையிலே இருந்தபொழுது பிரேக் டவுன் குறைவாக இருந்தது.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே 25 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலேயே நாட்டுமையாக்கப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும் நிரவர்கம் எப்படி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது? பேருந்துகள் எப்படிப் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன, லாபம் எப்படி இருக்கிறது முன்னாலே இருந்த லாபம் படிப்படியாக எப்படி குறைந்து நஷ்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது — லாபம் இல்லையென்றால் பொது மக்களுக்கு வசதியாவது கிடைக்கிறதா என்றால் அதுவும் இல்லை — என்பதையும் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். வசதிகளும் பெருகவில்லை, நஷ்டத்திலேயும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

அதுமட்டுமல்ல, பஸ்கள் நிற்கவேண்டிய இடத்திலே நிறுத்தப்படுவதில்லை. ஓவர்லோட் போடுகிறோம், டிசுட் கொடுக்க முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். காலாகாலத்தில் போகாவிட்டால் எங்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள், அதனால் நிற்காமல் போகவேண்டியிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். நான்கு வண்டிகள் ஒடுகின்றன என்றால் அதிலே இரண்டு வண்டிகள் பிரேக் டவுன் என்றால் உடனே ஸ்பேர் வண்டிகள் வைத்திருந்தால் ஒட்டிவிடலாம். ஸ்பேர் வண்டிகளும் கிடையாது.

எனவே நாட்டுமையாக்கப்பட்டோம் என்று பெருமைப்படுவதற்கு ஒன்றும் இல்லை, மக்களுக்கு வசதி இல்லாத நிலைமை இருப்பதைப் பார்த்தால் பெருமைப்படுவதற்கு ஒன்றும் இல்லை.

விரைவு வண்டிகளை விரைகிறோம். அவற்றிலே இருக்கைகளை மாற்றியமைத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் நடைமுறையிலே பார்த்தால் வண்டியிலே மாற்றம் இல்லை.

வண்டியிலே தண்ணீர் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், குடிப்பதற்கு குவளை கிடையாது. கண்டக்டர்களைக் கேட்டால் எவர்சிஸ்வர் பாத்திரம் வைத்துவிட்டு நாங்கள் வெளியே போனால் திருடிக்கொண்டு போய்விடுகிறார்கள், அதனால் அந்தத் தொல்லை எதற்கு என்று நாங்களே எடுக்காமல் வந்துவிடுகிறோம், பயணிகள் செர்ந்த பாத்திரத்திலே குடிக்கட்டும் என்று சொல்கிறார்கள்.

[1973 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு திரு. எ. இராமச்சந்திரன் : மற்ற பயனிகளைப்பற்றித் தவறான கருத்தைத் தெரிவிக்க வேண்டாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : யார் எடுத்துக் கொண்டு போனார்களோ தெரியாது. யாரோ திருடித் கொண்டு போய் விரகிதார்கள். இன்னொரு முக்கியமான கருத்தைச் சொல்கிறேன். பேருந்துகள் நிற்கிற இடத்தில் பொருள்களை வைத்து விட்டு 'காப்பி சாப்பிட்டு விட்டு வந்து பார்த்தால் பெட்டி, படுக்கைகள் காணாமல் போய்விடுகின்றன. பொருள்களைப் பாதுகாக்க வேண்டிய பொறுப்பு அரசுக்கு உண்டு. நாங்கள் என்ன செய்ய முடியுமென்று அதிகாரிகள் கையை விரிக்கிறார்கள். இது மாதிரி திருச்சியில் நடக்கிறது, பாதுகையில் நடக்கிறது. அரசு கண் காணிக்க வேண்டும். இன்றைக்குப் பஸ் கட்டிவிருத்தமான கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு முடியாமல் இருக்கிறது. இரப்பினும் சுருக்கமாகச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல முடிவாகக்கொள்கிறேன்.

இப்போது கட்டடம் என்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரவுச் பஸ் கொடுத்திருக்கிறோம். அவைப் பஸ் பத்திரிகை ஆவரையிலே உள்ள. திரு பர்களுக்கும் பஸ்வேண்டாம். நான் மாநிலங்களில் வழங்கியிருக்கிறார்கள். பாதுகையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிறது. அரசு கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பாதி நிலைய யூனிட் ராணித் தோட்டத்தில் இருக்கிறது. இப்போது ராணிப் பஸ் சிறை பேசியிருக்கிறேன். அங்கே வேலை செய்யப் பஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மெஷின் இருக்கிறது. ஆனால், சேவலை என்ன க்கனிக்வேயென்றால் காலாகாலத்தில் ஆர்டர் கொடுக்கவில்லை. அரசு கவனம் வாய்ந்திருக்க வேண்டிய ஆர்டர் க்கனிக்வேயென்று சொல்கிறார்கள். அதிலே யோதிய தொழிலாளர்கள் இருந்தும் அங்கே வேலை நிறுத்தம் இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, ராணித் தோட்டத்தில் ஒரு சேவலை கொடுத்து கட்டச் சொன்னால் குரோம்பெட்டையில் சட்டவசைக்கப்பட்டியில் 5 ஆயிரம் ரூபாய் லாபமாக இருக்கிறது. அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இன்னொன்று கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ப. எம். சி. யூனியனுக்கு, அரசு கட்சி சார்புடைய யூனியனுக்கு மட்டும்தான் உரிமம் (Recognition) கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

டாக்டர் எச் வி. ஹாண்டே : தலைவரவர்களே, கரண்டு கட்டாவது சட்டசபைக்கு இருக்கிறதாவென்று தெரியவில்லை. சட்டசபையில் இப்படியானால் நம்முடைய நிலைமை என்னவது. திடீரென்று மைக்,— உங்களால் அல்ல — கரண்டு கோளாறு காரணத்தினால் ஆஃப் ஆனால் அதற்குத் தக்க பாதுபாப்பு தேவை என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மருத்துவ மனைகளில் ஆபரேஷன் செய்யும்போது கூட இப்படி ஆவதைப் பற்றிக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறோம். அட்ஜஸ்ட் செய்து கொள்ள வேண்டியதுதான்.

1973 மார்ச் 22]

திரு. எ. சுவாமிதாஸ் : டி. எம். கே. யூனியனுக்கு மட்டும் தான் ரெகக்னிஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. உண்மையில் டி.எம்.கே. யூனியனில் அதிகமான தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்களா வென்றால் இல்லை. அந்தரங்கமான வாக்கெடுப்பு எடுத்தால் உண்மை நிலை புரியும். ஆனால் டி.எம்.கே. யூனியனுக்கு செயல்பட அரசாங்கக் கட்டிடத்தையே கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த யூனியன் பொறுப்பாளர்கள், செக்ரடரி போன்றவர்கள் லேலையே செய்வதில்லை. அவர்கள் லேலை செய்யாமல் சம்பளம் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். டிபார்ட்மெண்டு அந்த சங்கத்திற்காக சந்தா பிடித்துக் கொடுக்கிறது. இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைமைகளை மாற்றியமைத்து ஜனநாயக அடிப்படையில் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தை மட்டுமே சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டம் முழுவதும் நகர அமைப்பாக இருக்கிறது. இரண்டு ஃபர்லாங்குக்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் எந்த இடத்திற்குப் போனால் இரண்டு ஃபர்லாங்கு தூரத்திற்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கிறது. அங்கே சிடியிலே இருக்கிற குறைந்த கட்டணம் கட்டப்படாமல் அதை மாவட்டம் முழுவதும் கட்டணத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டும். இதைப் பற்றி பல தடவை கூறியிருக்கிறேன். அமைச்சரவர்கள் முன்னர் இம்மன்றத்தில் பதில் அளிக்கும்போது மினிமம் ரூ. 20 பைசா அக்கலாமாவென்று உறுதியளித்தார்கள். அதை உடனடியாக அமுலுக்குக் கொண்டு வர வேண்டும். இப்போது 30 பைசா கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். குறைந்த கட்டணம் 20 பைசா என்று கொண்டு வந்து மாவட்டம் முழுவதற்கும் அமுலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, கடைசியாக, மாணவர்கள், பஸ் தொழிலாளர்கள், உறவைப் பற்றி அதிகம் சிந்திக்கவேண்டும். அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் எஜமானர்கள் பொது மக்கள், விவசாயிகள், தொழிலாளர்கள். இப்படிப்பட்ட நாட்டினியைச் சொத்துக்கு உரிமை உள்ள எஜமானர்களுக்கும் பணி செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கிற தொப்பு, அதைப் பற்றி சிந்திக்கவேண்டும். அவர்களிடம் நல்ல உறவை ஏற்படுத்துவதற்கு என்ன முறையைத் கையாளலாம் என்று பார்க்க வேண்டும். நல்ல உறவை ஏற்படுத்த முற்படாவிட்டால் வண்டிகளில் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும் என்று சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ந. முத்துவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்த இந்த மானியங்களை ஆதரித்து, பாராட்டி ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூறலாம் என்று நினைக்கிறேன். இன்று சமீப நாட்டில் ஏடுகிற அனைத்துப் பேருந்துகளையும் நாட்டுமையாக்குவது என்பது மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் பெரிய சாதனையாகும். இந்த பேருமை முழுவதும் நமது டாக்டர் சலைஞர் தலைமையில் அமைந்திருக்கிற கழக அரசைச் சாரும். இன்று நாட்டுமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்துகள் அனைத்தும் 5 பிரிவுகளாக அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நமது அரசாங்கத்தின் கொள்கை மத்தியில் கூட்டாட்சி, மாநிலங்களில் சுயாட்சி என்பதைப் பேல இந்த 5

[திரு. ந. முத்துவேல்]

[1973 மார்ச் 22]

பிரிவுகளும் நமது தமிழக சர்க்காரின் போக்குவரத்துத் துறையின்மீது செயல்படுகின்றன என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படி 5 பேருந்துகளின் பிரிவுகளுக்கு இன்றைய தமிழகத்திற்கு சிறப்பு கொடுக்கிற சேரன், சோழன், பாண்டியன், பல்லவன் என்ற பெயர்களை வைத்து இன்றைய தமிழகம் பெருமைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இன்று நமது கழக ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னேற்ற மடைந்துள்ளது என்பதையும் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 70-ம் ஆண்டு வரை அரசடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 2,063 ஆகும். இன்று 3,085 ஆக உயர்ந்துள்ளது என்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். குறிப்பாக நமது போக்குவரத்தில் குறைந்த பட்சம் தொழிலாளத் தொழில்களுக்கு, 20 ரூபாய் ஊதியம் உயர்த்தி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அடுத்த படியாக தொழிலாளத் தொழில்களுக்கு விடுக்க வேதற்காக 10 லட்ச ரூபாய் ஒதுக்கியுள்ளது என்பதை, மாற்றி இன்று 200 குடிசைவாழ் தொழிலாளர்களுக்கு ஊலம் போட்டு மூலமாகக் 60 கட்டிக் கொடுக்க முன் வந்ததைப் பாராட்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் தனியாகப் பல்கள் அமைதி பெற்றிருந்த இப் பகுதிக்கு பொம்பூர், தைலாபூர், தாழங்காடு பகுதிகளுக்கு பல்கள் செல்வதில்லை. என்னவென்றே தெரியவில்லை. அந்த இடங்களுக்கு அரசாங்கப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக பாண்டிச்சேரியிலிருந்து மசகாணம் வழியாக சென்னைக்கு வரவேண்டிய பல்கள் நேராக வந்து விடுகின்றன. சென்னையிலிருந்து சென்னைக்கு தனியாகப் பேருந்துகளை விட வழி வகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, சென்னையிலிருந்து நாசபட்டினம் செல்லும் விரைவு வண்டிகள் என்னுடைய தொகுதி வழியாகச் செல்வவேண்டியிருப்பதால் முக்கியமான இடமாகிய திரு சிற்றம்பலத்தில் நிறுத்தும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திண்டிவனம் புட்போ சென்னையிலிருந்து 75 மைல் தூரத்தில் இருப்பதால் அதை சென்னைக்கு இணைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் 75 மைல் தூரத்தில் அமைந்துள்ளது இந்த புட்போ. அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்கள் இதைப் பெரிய குறையாக கூறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அமைச்சரவர்களிடத்திலே பலமுறை சுட்டிக்காட்டி கோரிக்கை விடுத்திருக்கிறார்கள். அடுத்தபடியாக எனது தொகுதியில் காட்ரம்பட்டுக்கும் கீழ்ப்புத்தாருக்கும் இடையே போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. அதில் பேருந்து விடவேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களிடத்தில் பல முறை கூறியுள்ளேன். அவரை அழைத்துக் கொண்டு போய் காண்பித்திருக்கிறேன். வெகு சீக்கிரத்தில் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எம். ஏ. லட்சுமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தனிப்பட்டவர்களுடைய பேருந்துகள் எல்லாம்

1373 மாச் 22]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

5 ஆண்டுக் காலத்தில் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று அறிவிக்கப் பட்டதற்குப் பிறகு முதன் முறையாக நான் இந்த மானியத்திலே பேசுகிறேன். தனிப்பட்டவர்களுடைய பேருந்துகளைத் தேசிய மயமாக்குவதால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் குடும்பங்களில் என்னுடைய குடும்பமும் ஒன்று என்ற நிலைமையிலே எனக்குக்கூட அதனால் பாதிப்பு இருந்தாலும் தனிப்பட்டவர்களுக்கு ஏற்படுகிற பாதிப்பினால் சமுதாயத்திற்கு நன்மைகள் ஏற்படக்கூடுமானால் அந்தப் பாதிப்பை பெரிதாகக் கருதாமல் சமுதாயத்தின் நன்மையைத்தான் முன்னதாகக் கருதி அதை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்பதுதான் இன்றைய நிலைமை.

இந்த நிலைமையிலே இந்தத் திட்டத்தை தேசிய மயமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கையை நான் முழுமனதோடு ஆதரிக்கிறேன். ஆனால் அதனால் சமுதாயத்திற்குக் கிடைக்கக்கூடிய பலன்கள் போதுமான அளவிற்குக் கிடைக்கவேண்டுமென்பதுதான் நமது அக்கறை. தனிப்பட்டவர்களுடைய பேருந்துகளைப்பற்றி நாம் என்னுடைய பேசும் பொழுது சாதாரணமாக ஒரு பஸ்ஸை வைத்து இருக்கக்கூடியவர் வருடத் தவிர 20 ஆயிரம் ரூபாய் வசூலிப்பதைச் சமாளித்துக் காட்டுகிறார். கொள்ளை அடிக்கிறார்கள் என்ற குற்றங்காட்டுச் செல்லப்பட்டது. அந்தக் குற்றச்சாட்டை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு வைத்துக்கொண்டால் ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண்டு 20 ஆயிரம் ரூபாய் சம்பாதிக்கக்கூடிய அளவிற்கு இருக்கிறார்கள் என்றால் அதே வாயத்தை நாம் பொதுத் துறையிலேயும் ஏன் காணக்கூடாது. எப்படி நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதுதான் பல்கலை நடுத்திக்கொண்டிருந்த எங்களைப் போன்றவர்களுக்குப் புரியாத புதிராக இருக்கிறது.

எங்கே பார்த்தாலும் நஷ்டம் என்ற ஒரு உண்மை இருந்து வருகிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொறியாளராக இருக்கிறார்கள், அதுவும் ஹானர்ஸ் பட்டத்தை பெற்றவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டதற்குப் பிறகு—எனக்குத் தெரியும்—மிக மிக முனைப்போடு 24 மணி நேரத்தையும் செலவழித்து என்ன என்ன இந்தத் துறையிலே செய்யலாம் என்று அதிகாரிகளோடு கலந்து ஆலோசித்து அவர்களுடைய கருத்துக்களைப் பெற்று நல்ல முறையிலே பணியாற்றிக்கொண்டு வருகிறார்கள். தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கிடைத்த லாபத்தை அரசுத்துறையிலே நடத்தும்பொழுதும் நாம் பெற்றாக வேண்டும். ஏதோ தனிப்பட்டவர்களுக்கு பிராபிட் மோடிவ் இருக்கலாம். ஆனால் அரசுக்கு, ஸ்டேட்டுக்கு பிராபிட் மோடிவ் இருக்கக்கூடாது, வெல்பேர்மோடிவ்தான் இருக்கவேண்டும். அதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். வெல்பேர்மோடிவ் என்றால் சமுதாயத்திற்கு நன்மைகள் கிடைக்கக்கூடிய வகையிலே நாம் திட்டங்களை உருவாக்கிச் செயல்படுத்திவேண்டும். அதற்கு இந்தத் துறையிலே இருக்கக்கூடியவர்கள் பொறுப்புணர்ச்சியோடு கடமையுணர்ச்சியோடு இருக்கவேண்டும். அமைச்சர் அவர்களும், அதிகாரிகளும் எவ்வளவு முனைப்புடன் இருக்கிறார்களோ, அதே கடமையுணர்ச்சியுடன் இந்தத் துறையிலே ஈடுபடுகின்ற தொழிலாளர்களும் கடைப்பிடித்தால் மாபெரும் லாபங்களை இந்தத் துறையிலே நாம் சமுதாயத்திற்கு ஈட்டித் தரமுடியும். அந்தக் கடமையுணர்ச்சியுடன் அவர்கள் கடமையாற்றவேண்டுமென்பதை நான் இந்த நேரத்திலே என்னுடைய வேண்டுகோளாக விடுக்கிறேன்.

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1973 மார்ச் 22]

இப்பொழுது எங்கே பார்த்தாலும் பிரேக் டவுன் என்று சொல்கிறார்கள். ஒரு பெரிய துறையிலே பிரேக் டவுன் ஏற்படுவது சகஜம்தான். ஆனால் அந்தையே ஒரு வாடிக்கையாக, சகஜமாக வைத்துக் கொண்டால் நல்லதல்ல. தொழிலாளர்களுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வைத்துக் கொள்ளக் கூடிய ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டும்.

அதோடு மட்டுமல்ல, அந்த ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உடனுக்குடன் எப்படிப் பயன்படுத்தமுடியும் என்ற அறிவை, பயிற்சியைப் பெற்றவர்களாக அவர்களை மாற்றவேண்டும். ஆனால் இன்றைக்கு அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை. சென்னையிலே இருந்து ஒரு பஸ் புறப்படால் அது நடுவழியிலே—அவனூரில் நின்றபின்னால்—என்னுடைய பாட்டியை சென்னையிலிருந்து புக்கப் வாங்கிக்கொடுத்து நான் ஊருக்குப் போய்ச் சேரு என்று அனுப்பி வைத்தால் நடுவழியிலே அந்த நிலைமை ஏற்பட்டுவிட்டால் பணம் அவஸிப்பே இருக்கிறது, இவையிலே அவள் இருக்கப் ப்பால் யாரிடம் அளவ் போய்க் கொள்ள? இதற்கு ஏதாவது ஒரு திட்டத்தை கொண்டுவரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புக்கிங் ஆபீஸ்களைப்பற்றி நான் பலமுறைகள் வற்புறுத்திச் சொல்லி இருக்கிறேன். பயணிகள் புக்கிங் தர வேண்டுமென்று கேட்கவில்லை, வேறு பல செளகரியங்கள் வேண்டுமென்று கேட்கவில்லை. நெடுந்தாரம் பயணம் செய்கிறவர்களுக்கு பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ் வேண்டும். சேலத்திலே ஆண்களுக்கு ஒரு பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ், பெண்களுக்கு ஒரு பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். பள்ளிலே செல்கின்றவர்கள் ஒரு இடத்திலே இறங்கியவுடனே சூட்டமாக ஓடிப்போய் நான் முந்தி, நீ முந்தி என்று செல்கிறார்கள். அந்தக் கதவிலே தாழ்ப்பாளும் கிடையாது. ஒருவர் உட்கார்ந்து காரியத்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கும்பொழுது இன்னொருவர் கதவைத் திறக்கிறார், அதனால் பல ஆபாசங்கள் எல்லாம் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. எனவே ஒன்றுக்குப் பதிலாக இரண்டு மூன்று ஒவ்வொரு இடத்திலும் இருக்க வேண்டும்.

ரிடையரிங் ரூம் வைத்திருக்கிறார்கள். சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுக்குக் கூட அங்கே மறுக்கப்படுகிறது என்பதை நான் வேதனையோடு சொல்லக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அதற்கு அதிகாரிகள் பொறுப்பு இல்லாவிட்டாலும் அங்கே இருக்கிறவர்கள் அப்படி நடந்துகொள்கிறார்கள். ஒவ்வொரு புக்கிங் ஆபீஸிலும் ரிடையரிங் ரூம் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுக்காக இருந்தாலும் சரி, பொதுமக்களுக்காக இருந்தாலும் சரி, 'அவைலபிள்' ஆக இருக்கிறதா இல்லையா என்ற போர்டை வைக்கு மாறு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அங்கே தொழிலாளர்கள் போய்ப் படுத்துக்கொள்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் அவர்களுக்குத் தனியாக ரிடையரிங் ரூம் கிடையாது, அவர்களுக்கு குவிக்க வசதி, தங்க வசதி போன்றவை கிடையாது, இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருந்தால் அவர்கள் எப்படி சுறுசுறுப்போடு வேலை செய்யமுடியும் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். இதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

இன்றைக்கு பஸ்களை தேசியமயமாக்கிவிட்டு, பணிமனைகளையும், ஷெட்களையும் விட்டுவிடுவது ஏன்? அவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். All the shops and workshops are incidental to the buses என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அந்த ஷெட்கள், ஓர்க்ஷாப்ப்கள் இல்லாமல் எப்படி பஸ்கள் ஓடமுடியும்? டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை எடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். பாராட்டவேண்டியதுதான். ஆனால் அதே நேரத்திலே டி.வி.எஸ். ஷெட், ஓர்க்ஷாப் இவற்றையெல்லாம் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. ஏன்? சாதாரணமாக ஒரு ரிப்பேர் என்றால் 5,000 ரூபாய் செலவாகிறது என்றால் இப்பொழுது அதற்கே 20 ஆயிரம் ரூபாய் என்ற அளவில் அதைப்போன்று நான்கு மடங்கு சார்ஜ் செய்கிறார்கள். இப்படி ஒரு இடத்திலே இமந்ததை இன்னொரு இடத்திலே பன்மடங்கு லாபத்தைப் பெறுகிறோம். என்று நினைக்கிறார்கள். ஆகவே அந்த அளவிற்கு லிடாமல் பணிமனைகளையும், ஷெட்களையும், ஓர்க்ஷாப்புகளையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஒவ்வொரு இடத்திலேயும் ஒவ்வொரு மாதிரியாக நடக்கிறது. நான் பெயரைச் சொல்ல விரும்ப வில்லை. வேலூரிலே ஏற்கனவே உள்ள ஷெட்டிலே குறுக்கே ஒரு சுவர் எழுப்பி இருக்கிறார்கள். நீங்கள் போய்ப் பார்த்திருப்பொழுது இதுதான் ஷெட் என்று கட்டுவார்கள். இந்த நிலைமை ஏற்பட விடக்கூடாது.

தேசியமயமாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு தொழிலாளரின் நிலை என்ன என்பதை தெளிவாக்கிவிட வேண்டும். அவர்களையெல்லாம் சர்க்கார் துறையிலே ஏற்றுக்கொண்டாக வேண்டும். டி.வி.எஸ். இன்னும் மற்ற தனியார் துறைகளிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு எல்லாம் கல்வி நியதி கிடையாது. அரசுத்துறையிலே கல்வி நியதி எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. என்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தனியார்க்கிடத்தில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களிடத்தில் அந்த கல்வி தகுதி இல்லாவிட்டாலும் எக்ஸ் பீரியன்ஸ் இருக்கிறது. எனவே அவர்களையெல்லாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். தனியார் துறையிலே இருந்து வருகின்றவர்களுக்கு கல்வி நியதியிலே விலக்கு அளித்து சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அவர்களுக்கு பிராவிடண்ட் பண்ட், பென்ஷன் போன்ற நன்மைகள் கிடைக்குமாறு செய்ய வேண்டும்.

தனிப்பட்ட முறையிலே சில கோரிக்கைகள் வருகின்றன. என்னுடைய தொகுதியிலே சில இடங்களிலே பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே தெரிவித்து இருக்கிறேன். பரிவாகக் கவனிக் கிறேன் என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே அதைப்பற்றி வற்புறுத்த விரும்பவில்லை, தனியாகச் சொன்னால் அவர்கள் பரிவாகக் கவனிப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. (மணி யடிக்கப்பட்டது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நேரமாகிவிட்டது.

முற்பகல்
11-30

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : எங்களுடைய கட்சியின் சார்பில் நான் ஒருவன்தான் பேசுகிறேன். தலைவர் பேசுவதற்குப் பதில் நான்தான் பேசுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : ராணிப்பேட்டை, வாலாஜாபாத் வழியாக பெங்களூர், சேலம், கோவை ஆகிய மாவட்டங்களுக்குத் துரித வண்டிகள் போகின்றன. ஆற்காடு வழியாகவும் போகின்றன. திரு. வீராசாமி தொகுதியான ஆற்காட்டிலும், திரு. வகாப் அவர்கள் தொகுதியிலும் நிற்க வேண்டுமென்று கோருகிறார்கள். அருள்சூர்ந்து திரு. வீராசாமி அவர்கள் வேண்டுமேனும், திரு. வகாப் அவர்கள் வேண்டுமேனும் அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஜப்பார் அவர்களும் சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு கரூர் வழியாக, பழனி வழியாக, பள்ளப்படி வழியாக பஸ் விடவேண்டுமென்று கோருகிறார்கள். அதோடு கோவை, திருப்பூர், வெள்ளக்கோயில், சின்னதாராபுரம், பள்ளப்படி வழியாகவும் சாதாரண பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கூறுகிறார்கள். (மணி அடிக்கப்பட்டது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இது நல்ல முறை இல்லை. அமைச்சர் அவர்களுக்கு இதையெல்லாம் எழுதிக் கொடுத்து விடலாம்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : எனக்கு இவ்வளவு நேரம் நேரத்தை ஒதுக்கித் தந்ததற்காக நன்றி கூறி இந்த மானியத்தை முழு மனதோடு ஆதரித்து அமர்கிறேன்.

திரு. டி. வி. சம்பத் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தமிழக அரசு தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து பஸ்களையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தை மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இந்திய விடுதலை நாள் வெள்ளி விழாவின்போது அறிவித்ததையொட்டி தமிழக அரசு ஒவ்வொரு மாவட்டமாக இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்படும் திட்டத்தைக் கொண்டு வருகின்ற நேரத்தில் நம்முடைய பழைய காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த ஒரு தலைவர் வேறு ஒரு மாநிலத்திலே, மைசூர் மாநிலத்திலே ஒரு பொதுக் கூட்டத்தில் பேசும்போது, சினிமா நடிகர் ஒருவருடைய படத்தை அதிலே மாட்டுகின்ற காரணத்தால் இந்த அரசு நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வருகிறது என்ற கருத்தைச் சொன்னதாகப் பார்த்தேன்.

ஏறத்தாழ 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலேயே கலைஞர் அவர்கள் சினிமாத் துறையில் கதை வசனம் எழுதியதிலேயே இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்படும் திட்டத்தைப் பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். பராசக்தி படத்தில் வசனத்தில் ஆக்கப்பட்ட சொத்து அனைத்தும் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தம் என்ற முறையில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைப் பற்றி 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலேயே சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்தக் கருத்தைச் செயல்படுத்தும் விதத்தில்தான் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் திட்டத்தைத் தீவிரமாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் செயல்படுத்தி வருகிறார்கள். அதை நான் பாராட்டிக்

1973 மார்ச் 22]

[டி. வி. சம்பத்]

கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஐந்து வருட காலத்தில் பேருந்துகளைப் படிப் படியாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பதற்காக என்னுடைய இதயபூர்வமான நல்வாழ்த்துக்களையும் பாராட்டையும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என்னுடைய மாவட்டமாகிய தஞ்சை மாவட்டத்தில் முதல் கட்டமாக பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டத்தில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக விடப்படுகின்ற பஸ்கள் தனியார் துறை பஸ்களைவிட நல்ல முறையில் பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கின்றன. நல்ல வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கு சக்தி விலாஸ் நிறுவனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் தலைமை நீதிமன்றத்தில் அரசாங்கத்தின்மீது வழக்குப் போட்ட காரணத்தால் அதை எடுக்க முடியாத மோப்பிட்டு. அதன் காரணமாக நூற்றுக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலை இல்லாமல் வேதனைப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கெல்லாம் ஒரே அடிப்படையில் சம்பளம் வழங்க வேண்டும். தொழிலாளர்களிடத்தில் சில கருத்து வேறுபாடுகள் இருக்கின்றன. ராம விலாசில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுக்கும், ராமன் அண்டு ராமனில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே கருத்து வேறுபாடு இருக்கும் காரணத்தால் நம்முடைய அரசு அவர்களை ஒரே ரீதியாக அமைத்து அவர்களுக்கு சோழன் போக்குவரத்தில் நிரந்தர ஊதியமாக ஒரே மாதிரி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாமி மோட்டார் தொழிலாளர்களையும் சேர்த்து அவர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான ஊதியம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்னும் வேலை இல்லாமல் இருக்கும் தொழிலாளர்களையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தபோது தனியாருக்கு டி. பி. பர்மிட் கொடுப்பதை நிறுத்திவைத்து அதற்குப் பதிலாக அரசு பஸ்களை அந்த மார்க்கங்களில் விடவேண்டும். தனியார்க்கு பர்மிட் கொடுக்கின்ற காரணத்தால் அரசு போக்குவரத்துக்கும், தனியாருக்கும் கருத்து வேறுபாட்டின் காரணமாகச் சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, அரசே அந்த மார்க்கங்களில் பஸ் விடவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது). இந்த அரசு போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக பணியாற்றி நல்ல வருமானம் நிரம்ப வருகிறது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் செய்யும் நல்ல செயல்களைப் பாராட்டி, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து முடித்துக் கொள்கிறேன், வணக்கம்.

* திரு. எம். சரேந்திரன் : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களால் கோரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையைத் தொடர்ந்து சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

இந்த மாதிலத்தில் இருக்கின்ற பஸ் போக்குவரத்து அனைத்தையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்வதாக முடிவு செய்து அந்த முடிவை அமல்படுத்துகின்ற வகையில் காரியங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பது

அனைவருக்கும் தெரியும். நாட்டுடைமையாக்குவது என்பது ஏதோ அரசாங்கத்திற்கு வரி இல்லாமல் வருமானம் வருவதற்கான ஏற்பாடாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்று நான் கூற விரும்புகிறேன். நாட்டுடைமையாக்குவது நாட்டில் இருக்கும் மக்களுக்கு வசதியாக, எளிதான கட்டணத்தில் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்வது என்பதுதான் அதனுடைய முதல் நோக்கமாக இருக்க வேண்டும். இரண்டாவதாக, அதிலே நஷ்டம் ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொள்வது மிகத் தேவையானது. இந்த இரண்டு நோக்கங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டுதான் நாட்டுடைமையை அணுக வேண்டுமே தவிர, வேறு முறையில் அணுகக்கூடாது என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அப்படி அணுகுகின்றபோது நாட்டுடைமையாக்குவதுபற்றி ஒரு சட்டம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்னும் நாட்டுடைமையாக்குவதற்கான வழிவகைகள் சரியான இடம் பெறவில்லை. உயர்நீதி மன்றங்களில் வழக்குகள் இருக்கின்றன. இதிலே பஸ் உடைமையாளர்களும் சரி, பணி செய்கின்றவர்களும் சரி, போக்குவரத்து நடத்துகிறவர்களும் சரி, மகிழ்ச்சி கொள்கிறார்களா என்று மகிழ்ச்சி கொள்ளவில்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். பஸ் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்னால் இருந்த வசதிகளை விட இப்போது குறைவாக இருக்கிறது. முன்னால் இருந்த கட்டணத்தைவிட இப்போது கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்ற புகார்கள் இருக்கின்றன. கட்டணங்களைக் குறைக்க முடியுமா என்பதைப்பற்றி அரசாங்கம் சிந்திக்க வேண்டும். பஸ்களில் போகின்றவர்களுக்கு வசதிகள் இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கான முறையில் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வேகமாக ஓடுகின்ற பஸ்களில் முன்பெல்லாம் குடிக்க குடி தண்ணீர் வைத்திருந்தார்கள். இன்றைக்கு அந்தக் குடிதண்ணீர்கூட இல்லை என்பதுதான் உண்மையான நிலையாகும். இயக்குநர் புறப்படுகின்ற பஸ் அடுத்த ஸ்டாப்பிங்கில் எந்த ஊரில் எத்தனை மணிக்கு நிற்கும் என்று ஒரு பலகையை போட்டு வந்தார்கள். இப்போது அந்தப் பலகையை எடுத்து விட்டார்கள். வேகமாகச் செல்லும் பஸ்கள் எங்கு போய்ச் சேரவேண்டுமோ அங்கு நிச்சயமாகப் போய்ச் சேருமா என்பதிலே பிரயாணிகளுக்கு நம்பிக்கை ஏற்படவில்லை. அதனால் பஸ்களில் வருகிறவர்கள் தயங்குகிறார்கள். வேறு பஸ்கள் அந்த நேரத்தில் இருந்தால் அந்தப் பஸ்களில் தான் ஏறிக்கொள்ள அக்கறை கொள்கிறார்களே தவிர, அரசாங்க பஸ்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் குறிப்பிட்ட இடத்தில் போய்ச் சேரும் என்றோ, குறிப்பிட்ட இடத்தில் புறப்படவேண்டிய நேரத்தில் புறப்படும் என்ற உறுதியான நிலையோ இல்லாததிருப்பதால் இதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும்.

நாட்டுடைமையாக்கப்படுவது என்றால் அதில் உழைக்கிறவர்களுக்கும் உரிய மரியாதையும், மதிப்பும் தரவேண்டும் என்பது பிரதான அம்சம். தனியார் துறையில் பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் அதிலுள்ள தொழிலாளர்களை எப்படி நடத்திக்கொண்டிருந்தார்கள் என்பது அவ்வளவு பேர்களுக்கும் தெரியும். அவர்கள் முதலாளிகள், இவர்கள் தொழிலாளிகள் என்ற நிலையில் இருந்தார்கள். எஜமானர், வேலையாட்கள் என்ற

1973 மார்ச் 22]

[திரு. எம். சரேந்திரன்]

முறையில்தான் அவர்கள் உறவு இருந்தது. அந்த உறவை வைத்துக் கொண்டு எவ்வளவு அதிகமாகப் பணம் சம்பாதித்துக்கொள்ள முடியுமோ அவ்வளவு சம்பாதித்துக்கொள்ளவும், பணம் சம்பாதிக்கத் தகுதியானவர்களை மட்டும் அவர்கள் வைத்துக்கொள்வது என்ற முறையில் இருந்தார்கள். ஆனால், பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு அதிலுள்ள தொழிலாளர்களை நாம் அந்த முறையில் வைத்துக் கொள்வது என்பது நாட்டுடைமைக் கொள்கைக்கே விரோதமானது. அங்கு தனியார் துறையில் முதலாளிகளை எஜமானர்கள் என்று கருதி பணிந்து வணங்கி நின்றதுபோல், இன்று தொழிலாளர்கள் அதிகாரிகளின் முன்னால் அந்த முறையில் நிற்கவேண்டும் என்ற உணர்வி லிருந்து மாற்றம் ஏற்படவேண்டும். அதில் பணி செய்கிறவர்கள் பஸ்கள் தங்கள் உடமை, அதில் பணியாற்றுகிறவர்கள் எல்லோருக்கும் சம அங்கத்து, சம உரிமை, சம பொறுப்பு உண்டு என்ற முறையிலும், வருகிற வருமானம் எல்லோருக்கும் பகிர்ந்து அளிக்கப்பட வேண்டிய வருமானம் என்ற உணர்வும் இத்துறையில் வேலை செய்யும் எல்லோருக் கும் ஏற்படவேண்டும்.

ஒரு முதலாளியிடம் இருந்து அசாங்கத்தின் வகைக்கு வருவது என்பதினால் மட்டும் அது நாட்டுடைமையாக விடாது. நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டிருக்கிறது என்றால், அது மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காகச் செய்யப் பட்டிருக்கிறது என்ற உணர்வு முன்னால் நிற்க வேண்டும். மற்ற அம்சங் கள் பின்னால்தான் நிற்கவேண்டும். ஆகவே, பொதுவாக தொழிலாளர் களுக்குச் சொல்லித்தர வேண்டும். இந்த பஸ்கள் உங்களுடையது, இதில் வருகிற நன்மை தீமைகள் உங்களைச் சேர்ந்தது என்று அவர்கள் உணரும் படியான முறையில் நாம் ஏதாவது ஒரு நடைமுறையைக் கொண்டுவர வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இப்போது விளக்கிக் கூறியதின் அடிப்படையில்தான் அந்தத் தொழில் நிறுவனத்தில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு, அவர் களை 24 சதவிகிதம் பங்குக்கு உரிமையாளர்களாக ஆக்கி அதேபோல் நிர்வாகத்தின் போர்ட் அப் டயரக்டர்ஸ்-ல் இரண்டு இயக்குநர்கள் அவர் களிலிருந்து நியமிக்கப்பட இருக்கிறார்கள். ஏதோ அவர்கள் முதலாளி களிடத்தில் பணிந்து வணங்கி நின்றதுபோல் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு அதிகாரிகள் அப்படி மாறியதுதான் பயன் என்ற அந்த அடிப்படை கூடாது என்று உறுப்பினர் அவர்கள் கருதுகிறார்கள். அதே அடிப்படை யில்தான் அந்தத் திட்டம் முதன்முதலாகச் செயல்படுத்தப்படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்கள் கட்சியிலிருந்து திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் பேசவேண்டுமென்று விருப்பம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. எம். சரேந்திரன் : டயரக்டர் போர்டில் போடுவது, பங்குத் தொகை செலுத்துவது என்பதெல்லாம் வெறும் டெக்னிக்கலாக இருக்கக் கூடாது. ஆக்சவலாக செயல்படும் விதத்தில் இருக்க வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் இந்த விஷயத்தில் அதிக சிரத்தை எடுத்துக்கொண் டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் உணருகிறேன். செயல்முறையில்

[திரு. எம். சிபேந்திரன்]

[1973 மார்ச் 2]

தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளுக்கு முக்கிய பங்கு அளிக்கப்பட வேண்டும் சும்மா உட்கார்ந்துவிட்டு மற்றவர்கள் சொல்வதைக் கேட்பது அல்லது அவற்றிற்குப் பதில் சொல்வது என்று மட்டும் இல்லாமல், எல்லா அம்சங்களிலும் அவர்களுக்குப் பங்கு இருக்கவேண்டும். அந்த வகையில் உழைப்பாளர்களுக்கு மதிப்பு தருகிறோம், மரியாதை தருகிறோம், சோஷலிஸத்தை நோக்கிச் செல்கிறோம், அந்த முறையில் சாரியங்கள் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன என்று அங்குள்ள பணியாளர்கள் உணர்ந்துகொள்ளும் வகையில் செயலாற்றினால் நல்லமாகியிருக்கும். இப்போது 100 மைல்கள் ஓடும் பஸ்ஸை 150 மைல்கள் ஓட்டுவது என்று நீட்டிருக்கிறோம். அப்படி நீட்டும்போது தேய்மானம் அதிகமாகிறது. ஓய்வு கொடுக்கும் நேரத்தையும் அதிகப்படுத்த வேண்டும்.

ஓய்வீதரம் அதிகப்படுத்தப்படால் தேய்மானம் போன்றவை குறையும். இயந்திரங்களுக்குத் தேய்மானம் இருப்பதைப்போல் மனிதர்களும் தேய்மானத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். எனவே தேய்மானம் அதிகம் ஏற்பாது திருப்பதற்கு ஓய்வு நேரம் அதிகமாக்கப்படவேண்டும். மெக்கானிக்கல் நிர்வாகத்தில் இருப்பவர்கள் பஸ் நேரடியாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள். நன்கு கல்வி கற்றவர்கள்தான் அப்படி நியமனம் செய்யப்படுகிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி நியமனம் பெறுவது நல்லதுதான்.

ஆனால், பல ஆண்டுகளாக அங்கு உழைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்குப் போஷன் கிடைக்காமல் இருப்பது என்று குறை அங்கு பணியாற்றி, கிரவர்களிடையே இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு விகிதாசாரம் வைத்து அந்த குறிப்பிட்ட விகிதாசாரத்திற்குக் குறையாமல்வது கீழே இருப்பவர்களுக்குப் போஷன்ஸ் கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்யப்பட வேண்டும். அடுத்து, நிர்வாகத்தின் தலைப்பில் இருப்பவர்கள் போக்குவரத்து நுணுக்கங்களைத் தெரிந்தவர்களாக இருக்கவேண்டுமே தவிர நிர்வாகம் செய்யத் தெரிந்தவர்களாக மட்டும் இருப்பது என்பது சரியல்ல. தொழிலாளர்கள் பற்றி, இயந்திரங்கள் பற்றி அவர்கள் தெரிந்திருக்க வேண்டும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பற்றி அவர்கள் தெரிந்திருக்க வேண்டும்.

ஒரு அம்சம் மட்டும்தான் தெரிந்திருக்கிறது என்றால் மற்ற அம்சங்கள் பல்லினமாகப் போய்விடுகின்றன. அதனால், பல முரண்பாடுகள் ஏற்பட வழியிருக்கிறது. அதேபோன்று லாரிகளை எடுத்துக்கொண்டால் லாரி போக்குவரத்தையும் தேசியமபமாக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி யோசிக்க வேண்டும். ஏனெனில் பஸ் என்று சொன்னால் அதன் தொடர்பான பிரிவுகளை எல்லாம் நாம் ஒருமுகப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. மின்சாரம் இல்லை என்றால் கிரவின் ஆயில், டீசல் ஆயில் விலை ஏறுகிறது. ஆக, அதன் தொடர்பாக உள்ள மற்ற அம்சங்களை எடுத்துக்கொண்டால் ரிப்பேர் செய்வதற்கான வொர்க்ஷாப்ஸ் எல்லாம் நம்மிடத்தில் இருக்க வேண்டுமே தவிர இன்னொருவரிடம் அளித்து ரிப்பேர் செய்வது என்றால் அது நமக்கு பளுவை ஏற்படுத்திவிடும். காலாகாலத்தில் அவை சரிசெய்து கிடைக்காமல் போய்விடுகின்றன. விரும்புகிற சமயத்தில் செய்ய முடியாமல் போய்விடுகிறது. டயர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவற்றைப் புனரமைப்புச் செய்வதை நாமே செய்யும் விதத்தில் இருக்கவேண்டுமே தவிர வெளிப்பாரிடத்தில் கொடுத்துச் செய்வது

சரியான முறையில். இதை அரசு கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். லாரிகளைப் பற்றிச் சொன்னேன். லாரிகளில் போகிறவர்கள் மிக அதிக தூரம் ஒரே ட்ரைவர்தான் போர்க்கொண்டிருக்கிறார். அதனால் பல கெடுதல்கள் ஏற்படுகின்றன.

எனவே பஸ்களில் இருப்பதைப்போல் குறிப்பிட்ட தூரம் ஒரு ட்ரைவர் ஓட்டினால் அதற்குமேல் 100 ரூ ட்ரைவர் ஓட்டவேண்டும் என்ற கட்டாய நிபந்தனையை ஏற்படுத்தவேண்டும். அப்படிச் செய்வது விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கும், தடுப்பதற்கும் உதவிகரமாயிருக்கும். அடுத்து, டாக்ஸிகள் பற்றி ஒரு வார்த்தை.

சென்னையில் டாக்ஸிகள் இருக்கின்றன. ஸ்டேஷனுக்கு வந்தவுடன் டாக்ஸிகள் கிடைப்பது ஏற்புடைய சூழ்நிலை. இல்லாமலிருக்கின்றன. சில சந்தர்ப்பங்களில் பேரல்லார் நின்று டாக்ஸியை வரிசைப்படுத்தி ஸ்டேஷனுக்கு வர்ப்பார்கள். சிலசமயங்களில் வரிசைப்படுத்தாமல் ஒரே டாக்ஸியில் மூன்று நான்கு பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு ஒவ்வொருவரிடமிருந்தும் வாடகை வாங்கிக் கொள்கிறார்கள். அப்படி வாடகை வாங்குவதில் ஆட்சேபனை இல்லை. ஆனால் வந்தவுடனே வண்டியை விடுகிறார்களா? சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனை விட எக்ஸ்பிரஸ் மோர் மோசமாக இருக்கிறது. 1,500 மக்களுக்கு மேல் உள்ள கிராமங்களில் எல்லாம் நான்கு மையாக்கும் பஸ்களை விடுவது என்று இதில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்தநேரத்தில் என் தொகுதியில் உள்ள ஒரு கிராமத்தை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். வனவாசி-ஜலகண்டபுரம் போகும் பாதையில் பஸ் விடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டேயிருக்கிறேன். அதை நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். சின்ன தண்டா-பெரிய தண்டா போகும் வழித்தடத்தையும் நீட்டவேண்டும். காவேரிபுரம்-பாலாறு வரை போகும் பாதையையும் நீட்டவேண்டுமென்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. டி. எட்டியப்பன்.—தலைவரவர்களே, 1973-74-ம் ஆண்டுக்கான மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தீர்மானம், சாலைப்போக்குவரத்து திட்டங்கள், சாலைப்போக்குவரத்து திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியங்கள் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்ததற்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத்துறை, இந்தியாவிலேயே தனியார் துறையில் இருக்கக் கூடிய எல்லா பேருந்துகளையும்—மற்ற மாநிலங்களில் இல்லாத அளவுக்கு—மிகப் புரட்சிகரமாக அரசுத் துறையில் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் நம் முடைய தமிழகத்தில். அது எல்லோராலும் பாராட்டப்படுகின்றது. வெகு காலமாக இந்த எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள்கூட தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டதற்கு இணங்க பொங்கல் பரிசாக நம்முடைய ஆளுநர் அவர்களால் அறிவிக்கப்பட்டது. அதுஇன்று சட்டமாகக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதை யாரும் பாராட்டாமல் இல்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் ஒரு சில மாற்றங்கள் கவனிக்க வேண்டிய முக்கியமான கருத்துக்கள் இருக்கின்றன.

[திரு. பூ. எட்டியப்பன்]

[1973 மார்ச் 2]

அரசுப் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொண்டால் மட்டும் போதாது. தனியார் துறையில் பஸ்கள் இருந்த போது அவை நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வந்தன. வழியில் பிரேக் டவுன் இல்லை. ஆனால் அரசுப் பேருந்துகள் அந்த முறையில் இல்லை. தனியார் துறையில் இருந்த போது அதைச் சுத்தமாக துடைத்து வைத்திருந்தார்கள். ஆனால் இப்போது அரசுப் பேருந்துகளில் சென்றால் அங்கே இருக்கும் அழுக்கு சட்டையில் ஒட்டிக்கொண்டு விடுகிறது. அதோடு வண்டிகளும் நடுவழியில் நின்று விடுகிறது. ஷெட்டுக்கு பஸ் வந்த உடனே அதைத் துடைத்து சுத்தமாக வைத்திருக்கச் செய்யவேண்டும். ஏன் இப்படி வண்டி அடிக்கடி நின்று விடுகிறதே என்று அவர்களிடத்தில் கேட்டால் அவர்கள் ஷெட்டுகளில் இப்படித்தான் வண்டிகள் இருக்கின்றன என்று சொல்கிறார்கள்.

சென்னைக்கும்-போளூருக்கும் இடையே 5 பஸ்கள் செல்கின்றன. அவைகள் காஞ்சிபுரம், செய்யார், பெரணமல்லூர் வழியாகச் செல்கின்றன. இந்த 5 பேருந்துகளில் 3 பேருந்துகள் அரசுப் பேருந்துகள், 2 தனியார் பேருந்துகள். இந்தத் தனியார் பேருந்துகளில் எந்த வழியில் எந்த இடத்தில் ஏறுவதாக இருந்தாலும், இறங்குவதாக இருந்தாலும், எப்போதுமே கியூவில் நின்றுதான் ஏறவேண்டியிருக்கிறது. அரசு வண்டி வந்தால் அதிலே ஏறலாமா வேண்டாமா என்று பார்த்து விட்டுத்தான் ஏறுகிறார்கள். இதற்குக் காரணம் அந்த பஸ்கள் நல்ல கன்டிஷனில் இல்லை. நான் கூட பல பேர்களை (கண்டக்டர், டிரைவர்களைக்) கேட்டிருக்கிறேன். அவர்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், புறப்படுகிற சமயத்தில் டிப்போ சூப்பரிண்டென்ட் அந்த வண்டியை எடுத்துக்கொண்டு போங்கள் என்று சொல்கிறார். அது ஒபாதுபோல் இருக்கிறது என்று சொன்னால், உடனே அவர்கள் வேறு வண்டி இருந்தால் எடுத்துக்கொண்டு போ, இல்லாவிட்டால் போ என்று சொல்லி அனுப்பிவிடுகிறார்கள். இதுதான் பெப்போவில் உள்ள நிலை. ஆகவே, அந்த வண்டிகளை நல்ல முறையில் பராமரிப்பதற்காக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை-போளூருக்கு, காஞ்சிபுரம் வழியாக 5 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. நீண்டகாலமாக அதை வேறு பாதைகளில் ஒரு சில பஸ்விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறேன். அலுவலகத்தில் கூட அது குறித்து எழுதிக் கொடுத்திருக்கிறேன். சென்னை-போளூருக்கு, மவுண்ட்ரோடு, வந்தவாசி, உத்திரமேரூர், பெரணமல்லூர் வழியாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும். இதை உடனடியாகக் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த 5 பஸ்களும் ஒரே பாதையில் சென்று கொண்டிருப்பதால், ஒரு சில பஸ்களை வேறு பாதையில் மாற்றிக்கொடுத்தால் நல்லது. 5 பேருந்துகளில் ஒரு பேருந்தை சேத்துப்பட்டு, சின்னகுழப்பலூர், பெரணமல்லூர், விளாநல்லூர், கோவிலூர், செங்காடு வழியாகவும், ஒரு வண்டியை வந்தவாசி, பெரிய குழப்பலூர், பெரணமல்லூர் வழியாகவும் விடலாம். இந்தப் பகுதிகளில் அந்த பஸ்களை விட்டால் அங்கே ஏராளமாக இருக்கும் தறிக்காரர்களுக்கு உதவியாக இருக்கும். அவர்களுக்கு இப்போது சென்னைக்கு வர-போக நேரடி பஸ் கிடையாது.

1973 மார்ச் 22]

(திரு. பூ. எட்டியப்பன்)

மற்றும் வேலூர்-கடப்பாக்கத்திற்கு ராமதிலகம் பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இப்போது அரசு வண்டியும் போட்டிருக்கிறார்கள். இந்தப் பாதையில் செல்லும் அரசு வண்டி எப்போதும் காலியாகத்தான் போகிறது. அப்படியிருந்தும் நடு வழியில் கையைக் காட்டினால், இடம் இல்லை என்று கையைக் காட்டி விட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும். அரசுப் பேருந்துகளில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல ஊக்கமும் உற்சாகமும் அளிக்கக்கூடிய வகையில் அவர்களிடத்தில் நல்ல வண்டிகளைக் கொடுக்க வேண்டும். வண்டிகள் பிரேக் டவுன்கள் இல்லாமல் ஓடினால் மக்களும் அதில் விரும்பி பிரயாணம் செய்ய முன் வருவார்கள்.

ஆகவே அந்த பஸ்கள் நல்ல முறையில் இயங்கிச் செல்வதற்கு வண்டிகளை ஷெட்டை விட்டு அனுப்புவதற்கு முன்பாக நல்லவகையில் செக் செய்து அனுப்ப வேண்டும். மாலையில் வண்டியைக் கொண்டு வந்து விட்டால், அதை அப்படியே காலையில் எடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். அதில் என்ன கோளாறு இருக்கிறது, என்பதை கவனிக்காமலேயே கொடுத்து விடுகிறார்கள். இந்த விஷயத்தில் அரசு நல்ல முறையில் கவனம் செலுத்தி நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மனியடிக்கப்பட்டது.)

*திரு. கு. அ. பொம்மன்.—தலைவரவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து 2, 3 முக்கியமான விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(திரு. நா. வீராசாமி தலைமை)

நம்முடைய அரசு 5 ஆண்டுக்காலத்தில் படிப்படியாக எல்லாப் பேருந்துகளையும் தன்னாட்கப்படுத்த வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் ஒரு அவசரச் சட்டம் ஆளுநரால் பிறப்பிக்கப்பட்டது. இப்போது அது சட்டமாகவும் நிறைவேறியிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தின் அடிப்படையில் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள தனியார்களின் பணியைப் பேருந்துகளை அரசுடமையாக்குவது என்று ஜனவரித் திங்கள் 1973 அன்று அரசுடமையாக்கி சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றப்பட்டன. அதேபோல் 1973 ஜனவரிக்கு முன்னால் நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த குன்னூர் மேட்டுப்பாளையம் சர்வீஸ் சேரன் கழகத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. அதை அந்தக் கழகத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டாலும், அங்கே வேலை செய்து கொண்டிருந்த தொழிலாளர்கள் 9 பேர் இன்னும் பணிக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை என்று குறிப்பிட்டு தகவல் வந்திருக்கிறது. அமைச்சருக்கு அதை நான் இந்த விவாதம் முடிந்தவுடன் கொடுக்க பிரியப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தேசியமயமாக்கப்பட்டவுடன் இந்த அரசுப் பேருந்துகள் சரியானமுறையில் இயங்கி வருகின்றனவா என்று பார்க்கிறபோது இல்லை என்று சொல்வதற்கு வழியிருக்கிறது. ரோடுகளிலே பஸ்கள் பிரேக் டவுன்கள் அடிக்கடி ஆகின்றன என்று மக்கள் மனதில் ஒரு பெரிய பீதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் என்னவென்றால் அந்த பஸ்களை பணிமனையில் சரிவர பராமரிப்பது இல்லை என்ற

குறை இருக்கிறது. அந்த மாவட்டத்தில் பணிக்களரி இல்லை, அந்தப் பகுதி மலைப் பிரதேசம். மலைப்பாதைகளில் போகும் பஸ்கள் நல்ல நிலைமையில் இருக்கவேண்டும். அந்த பஸ்கள் சரிவர பராமரிக்கப்படவில்லையென்றால் பெரிய விபத்துக்கள் ஏற்படும், இதனால் சிக்கல்களை ஏற்படுத்தும். ஆகையால் நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஒரு பணிக்களரி ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்தால் பிரேக் டவுன்கள் உடனடியாக கவனிக்கப்பட்டு, வண்டிகள் நல்ல முறையில் ஓடுவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி பற்றி இங்கே மிகத் தெளிவாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியத்தையும், குடிசை மாற்று வாரியத்தையும் கலந்தாலோசித்து போக்குவரத்து துறைப் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுப்பதற்காக முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் அரசுப் போக்குவரத்து துறைப் பணியாளர்கள் தலவிணக் கொள்முதலில் வாங்கிய வீடுகளுக்குச் செலுத்துவதற்காக ரூ. 10 லட்சம் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னையிலும் அதைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் குடிசைகளில் வாழ்ந்துவந்த சுமார் 200 போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களுக்கு அடுத்த இரண்டு மாதங்களில் குடிசை மாற்று வாரியத்தினால் கட்டப்பட்ட புதிய வீடுகள் வழங்கப்படும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். நீலகிரி குளிரந்த மாவட்டம் என்பதை அரசு மனதில்கொண்டு மாவட்டத்தில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் அந்த வசதி இந்த ஆண்டிலிருந்தே செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது.) ஒரு 5 நிமிடம் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு நா. வீராசாமி):—கொடுத்ததே 5 நிமிடம்தான் உங்களுக்குப் பிறகு உங்கள் தலைவர் பேசவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

*திரு கு. அ. பொம்மன் : நீலகிரி மாவட்டத்தில் பஸ்கள் தேசவுடமை ஆக்கப்பட்ட பிற்பாடு, அரசு பஸ்கள் சரியாக ஓடுவதில்லை. உதகையிலிருந்து கோர குந்தா கேனிங்டன், அணிக்கொரை ஆகிய இடங்களுக்குச் சென்று கொண்டிருந்த தனியார் பஸ்கள் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பின்பு அந்த ரோடுகளில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்களை ஓட்டுவதில்லை. இதனால் பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே இந்தக் கஷ்டத்தை நீக்க அமைச்சரவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் “கழகத்தின் சராசரி நாள் வசூல் கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்கு 36 காசிலிருந்து 45 காசாக உயர்ந்துள்ளது. கழகத்தின் பணியாளர் எண்ணிக்கையும் 857-லிருந்து 1,689—ஆக உயர்ந்துள்ளது. நீலகிரி மாவட்ட போக்குவரத்தினை மேற்கொண்டதன் விளைவாகவும் பேருந்துப் பணிகளைப் பெருக்கியதன் காரணமாகவும் இவ்வாறு உயர்ந்துள்ளது” என்று இந்த ஆய்வுரையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இப்படி 36 காசிலிருந்து 45 காசாக உயர்ந்திருக்கிறதென்றால், அது பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டமாக இருக்கும்.

1973 மார்ச் 22]

(திரு. கு. அ. பொம்மன்)

ஆகவே அதைக் குறைக்க வேண்டுமென்று மிகத் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நீலகிரி மாவட்டத்தில் பஸ் போக்குவரத்து தேச உடைமை ஆக்கப்பட்ட பிறகு தனியார் பஸ்களில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த தொழிலாளர்களுக்கு பணிக்கொடை, மருத்துவச் செலவு, குழந்தைகளுக்கு கல்லூரி, பள்ளிப் படிப்புக்கான கட்டணங்களையும் புத்தகங்களையும் வழங்குவது, குழந்தைகளுக்குத் திருமணச் செலவிற்காக வட்டியில்லா முன்பணம் கொடுப்பது, கழகத்தின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்காக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 அனுமதிச் சீட்டுக்கள் வழங்குவது ஆகிய பல சிறப்பு அம்சங்களைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அவற்றை நான் வரவேற்கிறேன்.

திரு வீ. கார்த்தீசன்: தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தை ஆதரித்து எனது ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இன்று நாட்டில் ஒரே எல்லா தனியார் பேருந்துகளையும் அரசுடைமை ஆக்கும் திட்டத்தை நமது அரசு மேற்கொண்டுள்ளது. தொழிலாளர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் உற்சாகத்தை உண்டுபண்ணியிருக்கிறது. மேலும் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கருதி நமது அரசு அவர்களுக்கு நல்ல பல குடியிருப்பு வசதிகள், மருத்துவ வசதிகள், படிப்பு வசதிகள் போன்ற காரியங்களையும் செய்து வருகிறது. மேலும் செய்ய இருக்கிறது. இப்படியிருந்தும் கூட சில தொழிலாள நண்பர்கள் நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ளாததை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அவர்கள் சிலரிடம் கடமை, கண்ணியம், கட்டுப்பாடு உணர்ச்சி ஆகியவை இல்லை. பஸ்ஸில் இடமிருந்தாலும் நாம் கையைக்காட்டி வழியை மறித்தாலும் நிறுத்துவ தில்லை. என்ன காரணமோ தெரியவில்லை. இது சம்பந்தமாக நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் சம்பந்தப்பட்ட பெரிய அதிகாரிகளும் நல்ல நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி நலனைக் கருதி சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல எண்ணுகிறேன். திருநெல்வேலியிலிருந்து சென்னை வரும் பஸ்கள் எல்லாம் 15,20 மைல் தூரம் என்னுடைய தொகுதி வழியாகத்தான் வருகின்றன. அங்கே பணகுடி என்ற ஊர் இருக்கிறது. அதில் 10,000 மக்கள் வசிக்கிறார்கள். இருந்தாலும் பணகுடியில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை நிறுத்துவ தில்லை. பலமுறை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் மகஜர் கொடுக்கப் பட்டு கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை உடனடியாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து பணகுடிக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாப் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் இப்போது நாகர்கோவிலில்தான் பஸ் டிப்போ இருந்து வருகிறது. அதனால் பல பஸ்களை வேலை செய்வதற்காகவோ அல்லது மற்றும் சில பஸ்களைத் திருப்பி விடுவதற்கோ வசதியாக இல்லை. ஆகவே திருநெல் வேலியில் ஒரு பஸ் டிப்போ திறக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

(திரு. வீ. கார்த்தீசன்)

[1973 மார்ச் 22]

நாகர்கோவிலிலிருந்து ராமேஸ்வரத்துக்கும் கோவைக்கும். தூத்துக்குடிக்கு கடற்கரைப் பகுதி வழியாக அரசு பேருந்துகள் செல்லுகின்றன. அந்தப் பேருந்துகள் பரனூரி என்ற இடத்தில் நிற்பதில்லை. நாகர்கோவிலிலிருந்து ராமேஸ்வரம் கோவை ஆகிய இடங்களுக்குச் செல்லும் பேருந்துகள் பரனூரியில் நிற்கும்படியாக ஸ்டாப் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ராதாபுரம் வள்ளியூருக்கு முன்பு அதிகமாக ஷட்டில் பஸ்கள் போய்க் கொண்டிருந்தன. இப்போது ஷட்டில் டிரிப்புகள் நின்றுவிட்டன. ராதாபுரம் ஒரு துணை தாலூகா. வள்ளியூர் மிகப்பெரிய நகரம், எனவே ராதாபுரம் வள்ளியூருக்கு அதிகப்படி பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று இந்த மன்றத்தின் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் நீண்ட நாளாக எனது சொந்த ஊரான ஆனைக்குடியிலிருந்து திருநெல்வேலிக்கு பஸ் விடவேண்டும் என்று பல முறை அமைச்சரவர்களை கேட்டுக்கொண்டு வருகிறேன். அவரும் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஆகவே வெகு விரைவில் ஆனைக்குடியிருந்து திருநெல்வேலிக்கு பஸ் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி மாணவர்களுடைய நலனைக் கருதி ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். கன்னியாகுமரி தொகுதி என்னுடைய தொகுதியின் அண்டைத் தொகுதி. என்னுடைய தொகுதியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்குச் சென்று ஏராளமான மாணவர்கள் கல்வி கற்கின்றனர். முன்பு எல்லாம் அவர்களுக்கு சீசன் டிக்கட் கொடுக்கும் முறை இருந்தது. இப்போது அந்த முறை இல்லை. எனவே, திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கு கல்வி பயிலச் செல்லுகின்ற மாணவர்களுக்கு சீசன் டிக்கட் கொடுக்கும் முறையை மீண்டும் நடைமுறைக்குக்கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

*திரு இ. எஸ். தியாகராசன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. ராமச்சந்திரன் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

தமிழகத்திலே தோன்றியுள்ள பல்லவன், சேரன், சோழன், பாண்டியன் என்ற தமிழ் மூவேந்தர்களுடைய பெயரில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து வாரியங்கள் இன்றையதினம் தமிழகத்தை ஆளுகின்ற டாக்டர் சலைஸ் அவர்கள் தமிழரின் சார்பாக ஆளுகிறார்கள் என்பதைத் தெள்ள தெளிவாக எடுத்துக்காட்டுவதாக இருக்கிறது. அதன் நிர்வாகத்தில் எல்லாம் இன்றைய தினம் நம்முடைய பொறியியல் வல்லுநரான அமைச்சரவர்கள் ஒவ்வொரு வாரியத்தின் மாணேஜிங் டைரக்டர்களாக வல்லுநர்களை ஏற்படுத்தியிருப்பது உண்மையிலேயே பாராட்டுக்குரிய ஒன்றாகும். இந்த நிர்வாகத்தின் பயனாக பல இடங்களில் செம்மையுராதிருந்த நம்முடைய போக்குவரத்து உண்மையிலேயே விரைவில் நல்ல முறையில் வளர்ச்சி பெறுவதற்கான வாய்ப்பினைப் பெறும் என்பதில் எனக்கு சிறிதளவும் சந்த

1973 மார்ச் 22]

(திரு. இ. எஸ். தியாகராசன்)

தேகம் இல்லை. ஏற்கெனவே ஏற்பட்டுள்ள காரியங்களில் சில சீர்திருத்தங்கள் செய்யப்பட வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன். பல்லவன் எங்கள் பகுதியில் வருகிறான். அவனை வல்லவனுக்கே வேண்டியது நமது அமைச்சரவர்களுடைய கடமை. பல்லவன் நடுவழியில் நின்று விடாமல் செய்யவேண்டியதும் முக்கியமான ஒன்றாகும்.

என்னுடைய தொகுதியில் மஹாபலிபுரத்திலிருந்து டன்ஸிப்பட்டு வரையில் 110 மைல்கள் செல்லும் 212-ம் நம்பர் பஸ் நடுவழியில் பல இடங்களில் நின்று விடுகிற சூழ்நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. அதைத் தடுக்க அரசு முன்வர வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை செப்பனிட முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக நம்முடைய தமிழகத்திலே அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற இந்தத் தொழிலிலே 24 பங்கு தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்க முன்வந்திருக்கிறது என்றால் அது பெருமைக்குரியதாகும். தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு ஏற்படுத்தி வருகிற லாப நஷ்டங்களில் அவர்களும் பங்கு பெற்று பயனடைகிற முறையில் உண்மையிலேயே சோஷலிச நடைமுறையில் தமிழக அரசு நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறதென்றால் அதைப் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது. இந்த நடைமுறையை மற்ற மாநிலங்களும் பின்பற்ற வேண்டும். இது ஒரு நல்ல தொழிற் கொள்கை. ஆகவே தொழிலாளர்கள் இதையெல்லாம் நல்ல முறையில் பயன்படுத்திக்கொண்டு வாரியங்களால் நடத்தப்படுகிற பஸ் போக்குவரத்து செம்மையாக நடைபெற அவர்களும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டால் அதன் விளைவாக அந்தத் தொழிலாளர்கள் நற் பயன்பெற முடியும் என்பதைச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய பேருந்துகள் எல்லாம் சுத்தமாக இல்லை என்ற ஒரு புகார் நீண்ட நாட்களாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே 2 அல்லது 3 பஸ்ஸுக்கு ஒரு கிளினர் என்று வைத்து பஸ்களை எப்போதும் சுத்தமாக வைத்துக்கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை—சித்தூருக்கு நகரி வழியாக பஸ் விட வேண்டும். நகரி ஆந்திர மாநிலத்தைச் சேர்ந்த பெரிய ஊராகும். ஆகவே, ஆந்திர மாநிலத்தோடு பேசி, இரண்டு பஸ்களையாவது சென்னை—சித்தூருக்கு நகரி வழியாக விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

திருத்தணியிலிருந்து சென்னைக்கு முன்னால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். டிக்கட் ஏற்றத்தின் காரணமாக அந்த பஸுக்கு வருமானம் குறைந்ததால் நிறுத்தி விட்டதாகச் சொன்னார்கள். அதனால் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே டிக்கட்டுகளில் சில ஏற்றத்தாழ்வுகளை வைத்து, மீண்டும் அந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸை தொடர்ந்து விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து, பாராட்டி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

[1973 மார்ச் 22]

திரு. சி. ஆறுமுகம் : பேரவையின் மாற்றுத் தலைவரவர்களே, போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த மூன்று மானியங்களையும் ஆதரித்து நான் ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற முற்படுகிறேன். நான் ஆதரித்துப் பேசுகின்ற கருத்துக்கள், பாதிக்கப்பட்டவன் ஆதரிக்கின்ற பிரச்சனை என்பதைப் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பஸ்களை நாட்டுமையாக்குகின்ற திட்டத்தில் என்னுடைய கருத்துக்களை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்வது இந்த அரசுக்கு நலமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். பஸ் என்று எடுத்துக் கொண்டால் இது சாதாரணமாகப் படித்தவர்கள் மட்டுமே இந்த தொழிலை நடத்தி விட முடியும் என்பதை நான் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. காரணம், இது முழுக்க முழுக்க தொழிலிலே அனுபவம் உள்ளவர்கள் நடத்துவதற்குத் தான் ஏதுவாக இருக்கும். இந்த மானியக் கோரிக்கையில் நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் 24 சதவிகிதத்தை தொழிலாளர்களுக்கு அளிப்பதாக வாக்குறுதி அளித்திருக்கிறார்கள். அதனால் நான் இந்த மானியத்தை முழு மனதோடு பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்தத் திட்டத் தினால் பஸ் தொழிலாளர்கள் பல்களுக்குச் சொந்தக்காரர்கள் ஆகின்றார்கள்.

ஆகவே, பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு 24 சதவிகிதம் கொடுத்தாலும் பாராட்டுகிறேன். இன்னும் அதிகமாகக் கொடுத்தாலும் பாராட்ட எனக்கு உரிமை உண்டு. காரணம் நான் மோட்டார் ஆய்வுத் துறையிலே ஏறத்தாழ 1942-ம் ஆண்டிலேயே நுழைந்தவன். அப்போதெல்லாம் இந்தத் தொழிலுக்கு மிகுந்த மரியாதை உண்டு. சாதாரணமாக ஒரு டிரைவரை உரிமையாளர்கள் வீட்டிலே சென்று தான் அழைத்து வர வேண்டும். நான் இவைகளை எல்லாம் கூறுவதற்குக் காரணம், இந்த மானியத்திலே கொஞ்சம் விரிவாகப் பேசுவதற்கு எனக்கு சற்று காலத்தை நீட்டித் தரவேண்டுமென்பதற்காகத்தான். வேண்டுமென்றால் எதிர்க் கட்சிக்காரர்களிடம் கேட்டு, அவர்களுக்கு ஒதுக்கியிருக்கிற நேரத்திலிருந்து கொஞ்சம் பெற்றுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : எதிர்க் கட்சிக் காரர்களுக்கு ஒதுக்கியிருக்கும் நேரத்திலே கொஞ்சம் வாங்கிக் கொள்வதில் ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால் அவர்களுக்கும் இதேப் பிரச்சனை தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நீங்கள் ஒரு மோட்டார் மெக்கானிக் காக இருப்பதால் மற்றவர்களை விட உங்களுக்கு இரண்டு நிமிடங்கள் அதிகமாக ஒதுக்கித் தருகிறேன். இந்த இரண்டு நிமிட சலுகையையும் சேர்த்து 7 நிமிடங்களுக்குள் முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. சி. ஆறுமுகம் : இந்த பஸ்களை நாட்டுமையாக்குவதைப் பற்றி கொஞ்சம் விரிவாகப் பேச வேண்டியிருப்பதாலும், இதுதான் என்னுடைய கன்னிப் பேச்சாக இருப்பதாலும் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக நேரத்தை ஒதுக்கித் தரும்படி மீண்டும் ஒருமுறை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1973 மார்ச் 22]

(திரு சி. ஆறுமுகம்)

அரசு பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் பஸ்களை எல்லாம் ஒட்டு மொத்தமாக எடுத்துக் கொள்வதாக இருந்தாலும், அதைப் படிப்படியாகச் செய்யாமல் உடனடியாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எப்போது எடுப்பார்களோ, எப்போது எடுப்பார்களோ என்று நித்தம் நித்தம் செத்துப் பிழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரே அடியாக பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக் கொண்டால் அவர்களுக்கு ஒரு மன நிம்மதி, மன ஆறுதல் கிடைக்கும். அது பிரயாணிகளுக்கும் வசதியாக இருக்கும். இல்லை என்றால் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கிற பஸ்தானே என்று சொல்லி, பஸ்களை பழுது பார்க்காமல், ஒழுங்காகப் பராமரிக்காமல் விட்டுவிடுவார்கள். அதனால் பஸ்கள் ஆங்காங்கே நின்று விடுகின்ற தன்மையும் அதனால் பிரயாணிகளுக்கு பெருந்த சங்கடமும் ஏற்படும்.

அடுத்து, ஐ. ஏ. எஸ். போன்ற அதிகாரிகள் பஸ் நிர்வாகத்திற்குத் தேவையில்லை. நான் ஒரு மோட்டார் மெக்கானிக், இந்தத் தொழிலிலே என்னோடு போட்டிப்போட்டு நடத்த முடியாது. ஆகவே, சாதாரணப் படிப்பு உள்ளவர்களாக இருந்தாலும் இந்தத் தொழிலில் நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களாக இருந்தால் போதும். ஆகவே ஐ. ஏ. எஸ். அதிகாரிகளையும், பொதுப்பணித்துறை அதிகாரிகளையும் இந்த நிர்வாகத்தில் போடுவதை விட இந்தத் தொழிலிலே நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களையும் மோட்டார் மெக்கானிக்ஸ்களையும், எம். வி. இன்ஸ்பெக்டர்களையும் போட்டால் நிர்வாகம் சிறப்பாக நடைபெறும். தனியார் துறையிலே இதற்கென்று தனியாகப் பயிற்சிப் பெற்றவர்களை நியமித்து, அவர்களை மிரட்டி நன்றாக வேலை வாங்கி வந்ததால் தான் பஸ் தொழிலை அவர்களால் திறமையாக நடத்த முடிந்தது. அதை நாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். ஆனால் நமது அரசாங்கத் துறையில் அப்படி அல்ல. எந்தத் துறையிலே அதிகாரிகளாக இருந்தாலும் அவர்கள் எல்லாம் இந்தத் துறையில் வர முடிகிறது. ஆனால் இந்தத் துறையில் உள்ளவர்கள் மற்றத் துறைகளுக்குப் போக முடியாது. அப்படிப் போக சட்டத்தில் இடம் இல்லையா அல்லது இடம் கொடுக்க மனமில்லையா என்பது தெரியவில்லை. அதையெல்லாம் அரசாங்கம் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

உதாரணமாக, செக்ரெட்டேரியேட்டிலே இருக்கின்ற ஒரு சூப்பரிடெண்ட் ஆர். டி. ஓ. ஆக போய் விட முடிகிறது. ஆனால் அங்கே ஆர். டி. ஓ. ஆக இருப்பவர்களுக்கு வேறு இடங்களுக்குப் போக முடிவதில்லை. நிர்வாகத்தைத் திறமையாக நடத்துவதற்கு, பஸ்களை ஒழுங்காகப் பராமரிப்பதற்கு இந்தத் தொழிலிலே அனுபவம் உள்ளவர்களைப் போட வேண்டும். முழுக்க முழுக்க டெக்கனிகல் தெரிந்தவர்களைப் போட வேண்டும். பஸ் விலே என்ன ரிப்பேர் என்று என்னைக் கேட்டால் தொலை பேசியில் கூட இப்படிச் செய்யுங்கள் என்று நான் சொல்லி விடுவேன். அதற்குச் காரணம் அனுபவம் தான். எனவே, இந்தத் துறையில் அனுபவம் வாய்ந்தவர்களை அதிகாரிகளாகப் போட்டால் நிர்வாகம் நல்ல முறையில் நடைபெறும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். என்னைக் கேட்டால் இது மாதிரி எத்தனையோ யோசனைகளை நான் சொல்வேன். இந்தத் துறையின் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கிற நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் எஞ்சினியரிங் துறையில் தேர்ச்சிப் பெற்றவர். ஆகவே, அவர்

களுக்கு நான் விளக்கங்கள் சொல்ல வேண்டிய தேவை இல்லை. ஆனால் இந்தத் துறையில் ஐ. ஏ. எஸ். அதிகாரிகளையும் மற்றும் பொதுப் பணித் துறைகளைச் சேர்ந்த அதிகாரிகளையும் போடுவது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தனியார் பஸ்களை எல்லாம் நாட்டுமையாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்கிற போது, அந்த நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். தனியார் நிர்வாகத்தில் பஸ்களை சிறப்பாகப் பேணுவதற்காக பல்வேறு விதமானத் தொழிலாளர்களை—பெயின்பர்கள், பாடி பில்டர்கள், டிங்கர்கள், கிளினர்கள் இப்படிப்பட்டவர்களைக்கூட—வைத்திருக்கிறார்கள். நமது அரசுத்துறையிலே அப்படிப்பட்டவர்கள் இல்லாமல் இருக்கலாம். நமக்கு சில சட்டத் திட்டங்களை வைத்திருக்கிறோம். தனியார்களுக்கு அந்த சட்டத் திட்டங்கள் எல்லாம் கிடையாது. சென்னையிலிருப்பவர் “செ” என்று வைத்திருப்பார்; மதுராந்தகத்திலே இருப்பவர் “ம” என்று வைத்திருப்பார். அது அந்தக் காலத்திலே இருந்த முறை. ஆகவே, சட்டத்திட்டங்களை எல்லாம் பார்க்காமல் பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது அவைகளோடு அங்கே இருக்கின்ற எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தத் துறைக்கு நிரம்ப பப்ளிசிட்டி இல்லை. பப்ளிசிட்டிக்காக வேண்டுமானால் பத்திரிகையாளர்களுக்கு நிரந்தரமாக இலவச பாஸ் கொடுத்து, பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்கவேண்டும். அப்படியாவது அவர்கள் இந்தத் துறையைப்பற்றி பத்திரிகைகளிலே விளம்பரம் செய்கிறார்களா என்று பார்க்கலாம்.

இன்னும் இந்தத் துறை சிறப்பாக நடைபெறுவதற்கு என்னுடைய ஆலோசனைகள் சிலவற்றைக் கூற விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது) பஸ் தொழிலில் அனுபவம் பெற்றவர்கள், மெக்கானிக்குகள், எம். வி. இன்ஸ்பெக்டர்கள் போன்றவர்களை எல்லாம் நிர்வாகப் பிரிவில் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும். முழுக்க முழுக்கத் தொழில் தெரிந்தவர்களைப் பார்த்துப் போட வேண்டும். இதிலே உள்ள டெக்னிக்ஸ்களை நன்றாகத் தெரிந்தவர்களைப் போட்டால் “வண்டி வழியிலே நின்று விட்டது, பாடி பில்டிங் சரியில்லை, சுத்தம் இல்லை” என்பன போன்ற குறைகள் எல்லாம் தீர்ந்து விடும். தனியார் பஸ்களிலே கல்யாண வீட்டிற்குப் போகக்கூடிய பெண்கள் 500 ரூபாய் பட்டுப்புடவைக் கட்டிக் கொண்டு போனாலும் மடியாமல், கலையாமல் அழுக்குப் படியாமல் போய் வருவார்கள். ஆனால் அரசாங்கப் பஸ்களிலே அப்படிப் போய் வர முடியவில்லை. ஆகவே, இந்த மாதிரியான காரியங்களில் மிகுந்த அக்கறை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது) இன்னும் ஐந்து நிமிடங்கள் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : உங்களுக்கு அதிகமாகக் கொடுத்த நேரமும் முடிந்து விட்டது. உங்களுடைய ஆலோசனைகளை யெல்லாம் அமைச்சரிடம் தனியாகச் சொல்லுங்கள். அடுத்து திரு. கோபால் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

1973 மார்ச் 22]

*திரு. எம். கோபால் : தலைவரவர்களே, இன்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை சொல்ல விழுகிறேன்.

நம்முடைய சர்க்கார் நல்ல பல சோஷலிசத் திட்டங்களை மேற் கொண்டு. இந்தியாவிலே யாராலும் செய்யப்படாத அளவுக்கு இந்த நாட்டிலுள்ள தனியார் பஸ்களை எல்லாம் நாட்டுமையாக்கும் திட்டத்தை உள்ளபடியே ஒரு புரட்சிகரமான திட்டம் என்று நான் பாராட்டுகிறேன். தனியார்கள் இந்த பஸ்களை வைத்துக் கொண்டுதான் முன்னால் இந்த நாட்டை ஆண்டு கொண்டிருந்த சர்க்காரை ஆட்டிப்படைத்தார்கள். காரணம் அப்போது இங்கே இருந்தவர்கள் நம்மைப் போல சாதாரண மானவர்கள் இல்லை. 100க்கு 80 பேர் பஸ் முதலாளிகளாகத்தான் இருந்தனர். அந்த சர்க்கார் மாற்றப்பட்டு இப்போது நமது சர்க்கார் இருக்கின்றது. இப்போது மக்களுக்கு ஏற்ற பல முன்னேற்றமான பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. அவற்றில் இந்த பேருந்துகளை நாட்டுமையாக்குவதும் மிக முக்கியமானது.

எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் இத்துறைபற்றிக் குறை கூறினார்கள், குறைகள் இருக்கத்தான் செய்யும். தேசியவுடமையாக்கப்பட்ட நிறுவனங்களில் சில காலத்திற்கு குறைகள் இருக்கலாம். ஆனால் எஞ்சிலிரிப் பட்டம் பெற்ற நமது அமைச்சர் அவர்களுடைய காலத்தில் இவையெல்லாம் நிவர்த்திக்கப்பட்டு விடும் என்று நிச்சயம் எதிர்பார்க்கலாம். இவர்கள் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு பேருந்துகள் சீராகவும் சிறப்பாகவும் சென்று கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். இன்று மக்கள் இதையெல்லாம் வரவேற்கின்றார்கள். ஆனால் அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் குறை கூறுகின்றார்கள். கிளர்ச்சிகள் என்றால் அரசுப் பேருந்துகளைத் தான் முதலில் அடிக்கவும் அடிக்கின்றார்கள். இப்படிப்பட்ட போக்குகளை மாற்றிக் கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து, நாட்டுமையாக்கப்பட்ட இந்தப் பேருந்துகளில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு கொடுத்திருக்கின்றார்கள். இதன் மூலம் பாட்டாளி மக்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் பாதுகாப்பளித்து, அவர்கள்பால் அக்கறை கொண்டுள்ள அரசு திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான் என்பது தெளிவாகிறது.

அடுத்து என் தொகுதியைப் பொருத்தமட்டில், காஞ்சிபுரத்திற்குச் செல்லும் பேருந்து இப்போது ஓரகடம் வழியாகச் செல்லுகின்றது. ஆனால் அருகிலுள்ள வடக்குப்பட்டு கிராமத்திலுள்ள மக்கள் நான்கைந்து மைல்கள் நடந்து வந்துதான் பஸ் ஏறவேண்டிய நிலையில் இருக்கின்றார்கள். எனவே அந்த பஸ் இந்த வடக்குப்பட்டு கிராமம் வழியாகப் போனால் உதவியாக இருக்கும். அது போல சிங்கப்பெருமாள்கோவில் வழியாகப் போகும் பேருந்துகள் வடக்குப்பட்டு கிராமம் வழியாகப் போனால் அந்த கிராமத்திலுள்ள மக்களுக்குப் பேருதவியாக இருக்கும்.

அதுபோல அம்பத்தூர் பஸ் அடைப்பாக்கம் வழியாகப் போனால் அங்கிருந்து வரும் தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். இதற்காக அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒரு மனுக்கூடக் கொடுத்திருக்கின்றேன்.

[திரு. எம். கோபால்]

[1973 மார்ச் 22]

அதைப்போல போளருக்கு அருகில் ஒரு கூட்டு ரோட்டு இருக்கின்றது. அங்கே பூவிருந்தவல்லி, குன்றத்தூர், கோடம்பாக்கம் வழியாகச் செல்லும் பாதைகள் சந்திக்கின்றன. இந்த வழித்தடங்களில் செல்லும் பேரூந்துகள் இங்கே சந்திக்கின்றன. ஆனால் அந்த இடத்தில் ஒரு டைம் கீப்பர் இல்லாத காரணத்தினால் டிரைவர்கள் தங்கள் இஷ்டம்போல பஸ்களை ஓட்டிச் சென்றுவிடுகின்றார்கள். எனவே இதை கவனிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, தனியாக ஒரு ஜீப்பில் மெக்கானிக்குகளை வைத்துக்கொண்டு ஒரு பத்து மைல் சுற்றளவிற்குச் சுற்றிக்கொண்டு இருந்தால் அந்த எல்லைக்குள் ஏதாவது பேரூந்து பழுதுபட்டுவிட்டது என்றால் உடனடியாக அதைக் கவனிக்க முடியும். இதையும் அரசு கவனிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, பட்டு, மாங்காடு கிராமங்களிலே பெருவாரியாக பீடித் தொழிலாளர்களும் மற்றவர்களும் இருக்கின்றார்கள். இவர்கள் தினமும் காலையில் புறப்பட்டு நேரத்திற்குச் சென்னை வரவேண்டும். அங்கிருந்து காய்கறிகளை எடுத்துக்கொண்டு சென்னைக்கு வருகின்றவர்களும் இருக்கின்றார்கள். ஆனால் இங்கிருந்து சென்னை வரும் பஸ்கள் அடிக்கடி நேரம் தவறி வருகின்றன. பழுதடைந்து விடுகின்றன. காய்கறி எடுத்து வருகின்றவர்கள் நேரம் தவறி சென்னைக்கு வந்தால் காய்கறிகள் விலை போவதில்லை. தொழிலாளர்களும் கஷ்டப்படுகின்றார்கள். இப்படிப்பட்ட நேரங்களில் தனியாக ஜீப்புகளில் மெக்கானிக்குகளை வைத்துக் கொண்டு இருந்தால் இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைத் தவிர்க்கலாம்.

இப்படி நல்ல திட்டங்களை அமுல்படுத்தும் நமது கழக அரசு மேலும் மேலும் பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்யத்தக்க அளவிற்கு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

* திரு. என். டென்னிஸ் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இந்த மானியக்கோரிக்கை மீது எங்கள் கட்சியினர் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் தேசியமயம் மேலும் விஸ்தரிக்கப்பட்ட நிலையில், இலாகாவும் விஸ்தரிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் பயணிகள் வசதிகள் பெருகியிருக்கின்றனவா, அலுவலர்கள் நிலைமை உயர்ந்திருக்கின்றதா என்றால், பஸ்கள் முறையாகப் பராமரிக்கப்பட்டு, நிர்வாகம் சீராக இருக்கின்றதா என்றால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டியிருக்கின்றது. இதே நேரத்தில் பயணிகளின் மேலே கட்டண உயர்வினால் பெருஞ்சுமை ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் அதிக பயணிகள் உள்ள இடங்களுக்குப் போதிய பஸ் வசதிகள் இல்லை. வழித் தடங்களில் செல்லும் பஸ்கள் நல்ல கண்டிஷனில் இல்லாத காரணத்தினால் அடிக்கடி பழுதுபட்டு நின்றுவிடும் நிலைமையைப் பொதுவாகப் பல இடங்களில் காண்கிறோம். எனவே பயணம் தொடங்குவதற்கு முன்பு பஸ்கள் நல்ல கண்டிஷனில் இருக்கின்றதா என்று பார்க்க வேண்டியது அவசியமாகிறது.

1973 மார்ச் 22]

(திரு என். டென்னிஸ்)

மேலும் நீண்டதூரப் பஸ்களில் பயணம் செய்கின்றவர்களுக்கு வசதி கள் போதாது. இங்கிருந்து மதுரை, கோவை, திருநெல்வேலி, நாகர்கோவில் போன்ற நீண்ட தூர பஸ்களில், குறிப்பாக 250 மைல்களுக்கு அப்பாற் போகும் பஸ்களில் இருக்கைகள் எண்ணிக்கை குறைவு செய்வது மிக அவசியம். கேரளத்தில் திருவனந்தபுரத்திலிருந்து கண்ணனூர் செல்லும் பஸ்கள் “லக்ஷ்மி” பஸ் விடப்பட்டிருப்பது மிக வசதியாக அமைந்திருப்பதால் வசதியாக இருக்கின்றது. அதைப்போல இங்கேயும் ஏற்படுத்தலாம்.

அடுத்து வி.ஐ.பி., எம்.எல்.ஏக்களுக்கு இப்போது எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் 5, 6 எண்ணிக்கையுள்ள இருக்கைகள் ஒதுக்கப்படுகின்றன. இவை கதவுக்கு பக்கத்தில் இருப்பதால் வசதியற்று இருக்கின்றது. இதை மாற்றி வலதுபக்கம் ஓரத்தில் உள்ள லீட்டுகளில் இரண்டாவது வரிசையில் மாற்றிக் கொடுக்க வேண்டும். அடுத்து சென்னையிலிருந்து புறப்படும் எக்ஸ்பிரஸ் வழித்தட பஸ்கள் சென்னையிலேயே பல இடங்களிலே நிற்கும் நிலைமையிருப்பதால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதனால் போகும் இடங்களுக்கு குறித்த நேரங்களில் போக முடியாது போய்விடுகிறது. இந்த நேரத்தை மிச்சப்படுத்தலாம். அங்கெல்லாம் நிற்காமலிருந்தால், அடுத்து பஸ் நிலையங்களில் பக்கத்தில் சிற்றுண்டி அருந்துவதற்கு ஏற்ற இடங்கள் இல்லாது இருக்கின்றது. பல இடங்களில், உதாரணமாக விழுப் புரத்தில் அந்தமாதிரி வசதியே இல்லை. இதைக் கவனிக்க வேண்டும். அடுத்து திடீர் என்று இவர்கள் ஸ்டரைக் செய்து விடுகின்ற நிலைமை சமரசம் செய்துவைக்க அதிகாரிகள் உடனே முன்வந்து நிலைமையை சரிக்கட்ட வேண்டும்.

அடுத்து அலுவலர்களுக்கு இன்று சரியாக சம்பளம் கொடுக்கப்பட வில்லை. கேரளத்தில் உள்ளவர்களுக்குக் கொடுக்கும் சம்பளத்துடன் ஒப் பிட்டுப் பார்க்கும்போது இது குறைவாக இருக்கின்றது. அங்கே கண்டக்டர் சம்பளம் ரூ. 270. இங்கே ரூ. 175. டிரைவர்களுக்கு அங்கே 250 கொடுக்கப்படுகிறது. இங்கே 185 தான். இன்னும் அங்கே 16 சதவீதம் போனஸ் கொடுக்கின்றார்கள். அப்படிப்பட்ட சலுகைகள் தமிழ் நாட்டி லுள்ள இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் தரப்படவேண்டும். திருவி தாங்கூர்-கொச்சியில் ஸர்வீஸிலிருந்தவர்கள் இப்போது தமிழகத்தில் சிலர் இருக்கின்றார்கள் ஸர்வீஸில். அவர்களுடைய சம்பளத்திற்கும் கேரளத்தில் கொடுக்கப்படுகின்ற சம்பளத்திற்கும் பெரும் வித்தியாசம். இங்கு குறைவு. அடுத்து கண்டக்டர்-செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டருடைய ப்ரபோர்ஷன் பிரமோஷன் வசதி கிடைக்கும் வகையில் மாற்றியமைக்க வேண்டும். இல்லையென்றால் கண்டக்டர்களுக்கு ப்ரமோஷன் வாய்ப்பே இல்லாமல் போய்விடுகிறது. அடுத்து ட்ரைவர்களுக்கு லைட்-வெஹிகிள் ட்ரைவர் சம்பளம்தான் தரப் படுகின்றது. ஆனால் போலீஸ் டிப்பார்ட்மெண்டு போன்ற இலாகாவில் வேலை செய்யும் ட்ரைவர்களுக்கு 200—5—10—300 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படியே இவர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட வேண்டும். அதோடு ட்ரைவர்களுடைய எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ற வகையில் மெக்கானிக்குகள் எண்ணிக்கை இல்லை. இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண் டும். மெக்கானிக்குகள் போதிய அளவில் இருந்தால்தான் வண்டிகளில் பராமரிப்பு சரியாக இருக்கும். அடுத்து ஐ.டி. படித்தவர்கள் அப்பிரெண்டி

[திரு என். டென்னிஸ்]

[1973 மார்ச் 22]

ஸாக இருக்கின்றார்கள். அவர்கள் மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகும்கூட அவர்களை “ரெகுலரைஸ்” செய்யாத நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் இதே நேரத்தில் என்.எம்.ஆர்கள் வேலையில் சேர்த்துக்கொண்டே போகின்றார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் மாற்றப்பட வேண்டும்.

பிற்பகல்
12:30

இப்போது டெப்போக்கள் திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன. டெக்னிகல் ஸ்டாப் அதற்கேற்ப நியமிக்கப்படவில்லை.

அரசு பஸ்களை ஓவரால் செய்கிற வேலையை கோவையில் பாலகிருஷ்ண பிரதர்ஸ், டி.வி.எஸ். போன்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. இதை, டிபார்ட்மெண்டில் ஓர்க்ஷாப்பிலேயே செய்தால் வசதியாகவும், லாபகரமாகவும் இருக்கும். அதைப் போலவே, ரி-கண்டிஷன் செய்வதும் தனியார் கம்பெனிகளிடம் ஒப்படைக்கப்படுகிறது. இந்த நிலையும் மாற்றப்பட்டு டிபார்ட்மெண்டில் ஓர்க்ஷாப்பிலேயே இதைச் செய்யலாம். எங்கள் பகுதியில் ராணித்தோட்டத்தில் ஒரு பாடி பில்டிங் ஓர்க்ஷாப் இருக்கிறது. அங்கே உள்ள யந்திரங்கள் நல்ல முறையில் இருக்கிறது. அங்கே வேறு ஓர்க்ஷாப் ஏதும் இல்லாத நிலையில், நல்ல தொழிலாளர்களும், வசதியான சூழ்நிலையும் இருப்பதால், இந்த வேலையை அதிக அளவில் இந்தத் தொழிற்சாலைக்குக் கொடுத்தால், கிராம்ப்ளாண்டில் செய்வதை விட ரூ. 5 ஆயிரம் அளவுக்கு குறைவாகச் செய்யக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அரசுக்கு இலாபம், அதே சமயத்தில், அந்த ஓர்க்ஷாப்பை விஸ்தரிக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையில் வேலைக்கு எடுக்கப்படும் போது, எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சை கலக்காமலேயே நியமனம் செய்கிறார்கள். இந்த முறை தவிர்க்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதிலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு கண்டக்டர் வேலை கொடுப்பதில் தயக்கம் காட்டுவதை கைவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருவனந்தபுரத்திலிருந்து நாகர்கோவில் வழியாக சென்னைக்கு விரைவு பஸ் வருவதாக அமைச்சர் சொன்னார்கள். இது எப்போது செயல்படுத்தப்படும்? இதற்கு துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: துணை சபாநாயகர் அவர்களே, அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது ஒரு சில வார்த்தைகளை சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நாட்டுமை ஆக்குவதில் அடிப்படை எண்ணம் என்னவாக இருக்க வேண்டுமென்றால், “Efficiency and Profit” திறமையாகவும் நடைபெற வேண்டும். அதே சமயம், லாபகரமாகவும் நடைபெற வேண்டும். அதுதான் நாட்டுமை ஆக்கப்படுவதற்கு பொருள். நஷ்டத்தைக் காட்டுவதற்கு நாட்டுமையாக்குவதை யாரும் ஏற்க முடியாது. நாட்டுமை என்று கூறும்போது, ஒரு சில அரசியல்வாதிகளும் ஒரு சில அதிகார வர்க்கத்தினரும் செயல்படுகிற விதத்தைப் பார்த்தால், நாட்டுமைக்குப் பதில், வீட்டுமையாகிவிடுமோ என்ற பயம் ஏற்படுகிறது. எங்கே தவறு நடந்தாலும் திருத்திக் கொள்வதற்கு தயாராக இருக்க வேண்டும்.

1973 மார்ச் 22]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் எப்படிச் செயல்படுகின்றன என்பதைப் பார்ப்பதற்கு, இப்படி சட்ட சபையில் உட்கார்ந்துகொண்டு விவாதிக்க வேண்டிய தேவையில்லை. எல்லா அமைச்சர்களும் நேரிலாவது, அல்லது மாறு வேஷத்திலாவது, காலை 10 மணி அளவில் பஸ் ஸ்டாண்டிற்குச் சென்று பார்த்தால், பஸ்கள் சரியான முறையில் கிடைக்காததால் சென்னை நகர மக்கள் எப்படி கொந்தளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை திட்டவப்டமாக நேரிலேயே தெரிந்து கொள்ளலாம்.

பஸ் வரும் என்று நின்று கொண்டிருந்தால், முதலில், “பணி மனை” என்று ஒரு பஸ் வந்து போய் விடும். அடுத்து, “பயிற்சி” என்று ஒரு பஸ் வந்து போய்விடும். அடுத்து, “ஆய்வுக்காக” என்று ஒரு பஸ் வந்து போய்விடும். வர வேண்டிய பஸ் எப்போது வரும், எப்போது வரும் என்று ஏங்கக்கூடிய அளவுக்கு லட்சக்கணக்கான மக்கள் அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்க்கிறபோது, இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இது நாட்டுடமையின் உண்மையான பொருள் அல்ல. இவற்றை திறம்பட நடத்த முடியும். அதற்கு போதிய கவனம் செலுத்தப் பட வேண்டும். சரியான முறையில் நிர்வாகம் நடத்தப்பட வேண்டும். பொது மக்களுக்கு சேவை செய்கிறோம் என்ற உணர்வு அங்கே வேலை செய்கிறவர்களுக்கு உண்டாக வேண்டும். இல்லாவிட்டால் இப்படிப்பட்ட கஷ்டங்கள் தான் ஏற்படும்.

இன்றைக்கு சரியான முறையில் பஸ்கள் கிடைக்காததால் பொது ஜனங்கள் முக்கியமாக வேலைக்குப் போகிற பெண்கள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள்? வேலையை முடித்துவிட்டு வீட்டுக்குப்போய் வீட்டுவேலைகளை கவனிக்க வேண்டும். சமையல் செய்ய வேண்டும். இன்னும் பல காரியங்களை கவனிக்க வேண்டியிருக்கிற பெண்கள், ஐந்து மணியிலிருந்து ஏழு மணி வரை வண்டிக்கு நின்று கொண்டிருந்தால் எங்கே வீட்டுவேலைகளை கவனிப்பது? மற்ற வேலைகளைப் பார்ப்பது? பிள்ளைகுட்டிகளை கவனித்துக் கொள்வது? சரியான பஸ்களை நிர்வகிக்காததால், இப்படிப்பட்ட அவல நிலைக்கு அரசு அவர்களை ஆக்கியிருக்கிறது என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, 1,900 பஸ்களில் 600 “நாட் ஆன் தீ ரோட்”—கால்வாசி ஓடவில்லை என்றால் என்ன அர்த்தம்? ஏன் அவை ஓடவில்லை? தனியாரிடம் ஒரு பஸ் இருந்தால், அது ரிபேர் ஆகிவிட்டது என்றால், ராத்திரியோடு ராத்திரியாக ரிபேர் செய்து மறுநாளே அனுப்பிவிடுவார்கள். 1,900 பஸ்கில் 1,600 பஸ்தான் “ஆன் தீ ரோட்” என்றால், மிச்சம் உள்ள பஸ்கள் என் ஓடவில்லை என்பதை கவனித்து உடனுக்குடன் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

இப்போதெல்லாம் இந்த “மாடி பஸ்”களைக் காணோமே? என்ன வாயிற்று? “அம்மாடி” என்றுபோய் உட்கார்ந்து கொண்டு விட்டனவா? எங்கே போயின அந்த மாடி பஸ்கள்? ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை என்றால் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது? திரு. ஆறுமுகம் உங்கள் கட்சிக்காரர்

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

[1973 மார்ச் 22]

ரொம்ப நன்றாகச் சொன்னார்கள். அவர் இன்னும் ஐந்து நிமிஷம் பேசியிருந்தால்கூட நன்றாக இருந்திருக்கும். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பேசுவதைவிட நன்றாகப் பேசினார். அது ஆளுங்கட்சிக்கே ஒரு எச்சரிக்கையாக.....

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : ஆளுங்கட்சிக்கு நீங்கள் எச்சரிக்கை பண்ண வேண்டாம். நீங்கள் உங்கள் கருத்துக்களைக் கூறுங்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : பஸ்களை ரிபேருக்கு ஒர்க்ஷாப்புக்கு அனுப்புவதற்கு முன்னால், எவ்வளவு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இருக்கிறது, எவ்வளவு தேவைப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும்.

பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்தும்போது அதை லாபத்தில் நடத்த வேண்டும். அதற்கு போதிய கண்காணிப்பு இருந்தால்தான் முடியும். இல்லாவிட்டால் முடியாது. 1,900 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு என்ன லாபம் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்றால், 1971-72 வரை நஷ்டம் ரூ. 181 லட்சம். இப்போது அமைச்சர் சொல்கிறார், பல்லவா கார்ப்பரேஷனையும் சேர்த்து ரூ. 22 லட்சம் லாபம் என்று. இரண்டாயிரம் பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு ரூ. 22 லட்சம் லாபம் என்றால் இது ஒரு லாபமா?

தனியார்கள், ஒன்று இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு எத்தனை லாபம் காட்டுகிறார்கள்? அது மட்டுமல்ல. ரூ. 26 கோடி வருமானம் வந்து கொண்டிருந்தது, பேசுஜர்ஸ் டேக்ஸேஷன் ஆக்டின் மூலமாகவும், மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் டேக்ஸேஷன் ஆக்டின் மூலமாகவும். அந்த ரூ. 26 கோடியையும் இழந்து, அதையும் இழந்து, இதையும் இழந்து.....

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : போக்குவரத்து நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட பிறகும், பேருந்துகளுக்கு எல்லா வரிகளையும் கட்டிக்கொண்டு தான் இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : டேக்ஸேஷன்கள் எல்லாம் கட்டுகிறார்கள் என்பதற்கான விவரங்கள் ஒன்றையும் இதிலே (அறிக்கையிலே) காணோம். அப்படியாவது லாபம் வந்ததா? எவ்வளவு? ரூ. 22 லட்சம். இது வருந்தத் தக்கது அல்லவா? இரண்டாயிரம் பஸ்க்கு எவ்வளவு லாபம் வர வேண்டும்? அப்படி லாபமும் காட்டாமல், திறமையும் இல்லாமல் நாட்டுடைமை ஆக்கிவிட்டோம் என்று சொல்வதால் என்ன லாபம்? அதுவும், ஐந்து வருஷங்களில் அத்தனை பஸ்களையும் நாட்டுடைமை ஆக்கப் போகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். இது எதற்காக?

உடனடியாக அத்தனை பஸ்களையும் நாட்டுடைமை ஆக்க வேண்டும். இதனால் தனியார் பஸ்களை நிர்வகிப்பவர்கள் தங்கள் பஸ்களை சரியான அளவுக்கு பராமரிக்காமல் இருக்கக் கூடிய நிலை இருக்கிறது. பஸ்

1973 மார்ச் 22]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

டிரான்ஸ்போர்ட்டை லாபகரமாக நடத்த வேண்டுமானால் இஸ்ரேலில் செய்வது போல தொழிலாளர்களையே சொந்தக்காரர்களாக ஆக்கவேண்டும்.

“All the drivers, conductors and technicians must become the owners of the Bus Transport”

அப்போதுதான் அவர்களுக்கு அக்கறை இருக்க முடியும். பஸ்ஸை தன்னுடைய சொந்த உடைமைபோல கருதி லாபகரமாக நடத்துவார்கள். இஸ்ரேல்—ஒரு சின்ன நாடு—நமது மாகாணத்தின் அளவுதான் இருக்கும்—அங்கே அந்தத் தொழிலாளர்களே லாபகரமாக நடத்தக் கூடியநிலை இருக்கிறது என்றால் அதை இங்கே செய்ய முடியாதா? அத்தனை பொறுப்புகளையும் அவர்களுக்கே கொடுத்து விடுங்கள். ஐந்து வருஷத்தில் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று சொல்வது தவறு. உடனடியாக எடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்க வேண்டும்.

தேசியமயமாக்கிவிட்டு, சிறு பஸ் கம்பெனிகாரர்களுக்கு ரூ. 10 ஆயிரம் கூட கொடுக்க மாட்டோம் அப்படிக் கொடுத்தாலும் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகத் தான் கொடுப்போம் என்றால், அவர்கள் கஷ்டத்திற்கு ஆளாக்கப்பட்டு, வேறுதொழிலில் ஈடுபட முடியாத ஒருநிலை ஏற்படுகிறது. டி.வி.எஸ். போன்றவர்களுக்கு லட்சம், லட்சமாக அள்ளிக் கொடுத்த வள்ளல்கள் சிறுசிறு பஸ் ஒளர்களுக்கு ரூ. 1,000 கூட உடனடியாக கொடுக்க மாட்டேன் என்று சொல்வது விந்தையாக இருக்கிறது. கடன் வாங்கியாவது அவர்களுக்கு உடனடியாகக் கொடுக்கலாம். வசூல் செய்து பின்னால் லாபத்தை வைத்து கடனை அடைத்துக் கொள்ளலாம். இன்றைக்கு தேசியமயத்தை எதிர்த்து பல ரிட்டுகள் கோர்ட்டுகளில் போடப்பட்டு வாதாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதிலே பல குற்றங்கள் குறைகள் இருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் நன்றாக ஆராய்ந்து சட்டத்தை கொண்டு வந்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும். ஆனால் அப்படிச் செய்யவில்லை என்பதை கூற விரும்புகிறேன்.

அரசு டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வேலை செய்கிற கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் மற்ற ஓர்க்கர்களும் அடிக்கடி மாற்றப்படுகிறார்கள். இதனால் இவர்களுடைய குடும்பமே அவதிக்கு உள்ளாக்கப்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. திருச்சியிலிருந்து மதுரைக்கு ஒருவரை மாற்றினால், அவர் இரண்டு குடும்பங்களை வைத்து பராமரிப்பது என்பது மிக மிகக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பஸ் தொழிலாளர்களை இப்படி மாற்றம் செய்வது தேவையற்றது. ஆங்காங்கே உள்ளவர்கள் அங்கேயே நிரந்தரமாக்கப்படுவார்களேயானால், அவர்கள் குடும்பங்கள் நல்லமுறையில் வாழ வழி செய்து கொடுத்த மாதிரி இருக்கும். இவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய சம்பளத்தில் இரண்டு குடும்பங்களை வைத்து நடத்துவது என்பது முடியாத காரியம்.

இந்தக் குறைகளையெல்லாம் போக்கி திறமையான முறையில் இந்தத் துறையின் நிர்வாகத்தை நடத்தாவிட்டால், மக்களின் அதிக வெறுப்பை குறுகிய காலத்தில் சம்பாதித்துவிட நேரிடும் என்று கூறி, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1973 பாரா 22]

DR. H. V. HANDE: Hon. Mr. Chairman, in support of the cut motion given on behalf of our party I would like to say a few things.

Sir, at the outset I have to say that in spite of the fact that we had on a number of times mentioned in this House that either the Transport should satisfy the norms of profitability or it should satisfy the norms of service; but neither it has given us service, nor has it produced us profit. That is the tragic way in which the transport is functioning. Apart from this, there is an important factor, namely, a very poor administration at the top level is taking place. It is true that we have a Minister who is a distinguished Engineer. There can be no two opinions on it that he has distinguished himself as an Engineer. He is the Minister now. But I do not know that in spite of the fact that a distinguished Engineer is heading the Transport Department as the Minister what happens to the entire administration. The top brass-hats of this department have completely let down this transport and they have made a scientific mess of the whole transport department. They have brought in a way total disgrace also because a number of *Oozhalgal*, lacunae, number of misappropriation of funds, number of wrong things are taking place in this department.

I shall prove it with authority. For instance, let us take the month of February. What is the position of the transport system? The House will be shocked to know and even the Hon. Chief Minister will be shocked to know because he may not know the whole thing—that the total loss of singles in the month of February 1973 is 63,758 out of the total of 5,12,400 scheduled singles. This shows that nearly 16 per cent of the single trips have not taken place. This is not an ordinary thing and the persons who are responsible for it must be punished by fixing responsibility because this is public money that is being wasted. I have got a statement showing the number of trips done by various depots like the Central Depot, Pattulla Road Depot, Tondiarpet Depot, Adyar Depot, Aynavaram Depot, Vadapalani Depot, Ambattur Depot, Madavaram Depot, Vysarpadi Depot and Karunanidhi Nagar Depot. Let not the Hon. Chief Minister get upset because I am mentioning his name. If I have to read the whole statement it will take 20 minutes. I have taken an extract with regard to losses. There is what is called traffic loss and technical loss. So far as traffic loss is concerned, it is as follows :—

				Service.	Service Trip Loss.
Late posting	..	..	..	199	436
Late change-over	..	..	..	605	1,428
Late run	..	..	..	2,295	5,064

1973 மார்ச் 22]

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

	<i>Service.</i>	<i>Service Trip Loss.</i>
Accident	115	522
Crew sick	207	786
Not run for want of crew	26	213

When we have huge manpower resources and there is a serious unemployment problem, for want of crew buses did not run.

Now I come to technical loss. Due to late despatch, there is loss and the officer concerned should be hauled up and serious action should be taken by the Hon. Minister against that officer and if that is not possible, the Hon. Minister himself should own responsibility. They are all responsible to this House. The following is the break-up of the technical loss :—

	<i>Service.</i>	<i>Service Trip Loss.</i>
Late despatch	794	1,780
Not run for want of bus	3,021	24,848

(This is not due to want of buses but some buses may not have carburettor or battery and some times the whole bus will disappear.)

Breakdown	9,370	28,681
-------------------	-------	--------

Then, Sir, in long distance buses they do not have tools. Recently in reply to a supplementary question, the Hon. Minister had stated that he would provide them but that has not been done. They are keeping quiet and they do not realise that they are paying with public money. This only shows how losses take place. This is something for which serious action should be taken.

I have got so many things to say but for want of time I cannot refer to all of them. It is like a novel. Truth is stranger than fiction. What about the working of the transport service. Are we happy with the service? I want to refer to non-stopping of buses at the stopping places. People are laughing at that. Somewhere they put a brake like ships and do not stop at the stopping place. In one place the hanger put and the ship stops a few meters away. Also the passengers are packed like sardines and three or four hang outside the foot-board. I pray to God that at least the persons who are hanging at the foot-board will reach home safely. Also the bus will be in shambles.

Then, there is frequent break-down of buses and there is also improper timing. There is also no number board. Is this service? There is also no light for name-boards. Also, passengers have to waste their precious hours in bus stops. We have heard of man-days lost due to labour strike in Tamil Nadu and in other parts of the country, and this is nothing when compared to the number of previous man-days lost on account of waiting at bus stops. Now a person has to wait for 2 to 2½ hours in every bus stop and if we calculate it, it will run into astronomical figures. Passengers spent half their life-time at bus stops.

Then I come to grave irregularities. In the Madhavaram Depot, while disbursing the salary, the deductions are mentioned in the salary receipts but not carried over to the Office register. I do not know whether Thiru Mathialagan, when he was Finance Minister had hauled up the concerned persons. This means a huge loss to the public. I would like to know how exactly this problem can be solved. In this way a few persons have swallowed thousands of rupees. Though it was found out sometime back, no action has been taken so far.

Also, if a worker is transferred from one depot to another depot, his Provident Fund account is not transferred accordingly. So one worker is having more than one Provident Fund account and the worker is at a loss to know the exact quantum of money deposited in his Provident Fund account.

Also quite a number of buses are taken out even without Fitness Certificates which very often results in accidents.

Though 8 or 10 buses are allotted in a particular route, only 5 or 6 buses are actually plying. This reduction makes over-crowding unavoidable.

Then, Sir, I want to refer to party politics which is playing havoc and I can prove it. 150 D.M.K. men attached to the D.M.K. Union are taking daily wages in the name of office duty. This is the complaint I have received. A sum of Rs. 5 lakhs is spent for these 150 D.M.K. men. I would like to know the exact position.

Then, non-D.M.K. daily wage earners have to wait at the depot from 4 a.m. to 5 p.m. without any guarantee for job. Most of the time they have to return back home without any job after spending the whole day.

I level another serious charge.

For the past three months route No. 551 (Madras to Nagercoil) bus is not being run. I have got facts and figures. Otherwise they would say

“எங்கே ஆதாரம் இருக்கிறது?”

1973 மார்ச் 22]

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

Now I come to Transport workers. The way in which they are treated with contempt is something deplorable. They are treated with scant respect. I shall give one example. In Joint Director's order No. 10489-E3 72, dated 10th November 1972 Mr. Dasan, Mr. Danish Lal and Mr. Thanaraj were transferred to Nagercoil from Madhavaram Depot (Memo. No. 3297 MVD 8 1972, dated 20th November 1972) and they were given advance also. According to the order, two of them reported for duty at Nagercoil. But do you know what happened at the other end in Nagercoil. The Nagercoil Officer refused to give them job. Immediately the Madhavaram office wrote to the two persons to report back to Madhavaram and they were informed they have to meet out the travelling expenses. That is what they were told. When they reported for duty at Madhavaram back, they were asked to sign a leave letter for 17 days. This is a glaring example of the slipshod manner in which the departmental officers function.

Now I come back to Kanyakumari district. In Parandalveedu there was a D.M.K. flag hoisting function. This is in Kanyakumari district. The place was opposite to Transport workshop. The Hon. Minister participated in that function. My contention is that all the necessary furnitures for the function were taken from the depot. Even for the flag post (iron) the iron pipes were taken out from the depot, even without a gate pass. Mr. D. S. Lingappan, a member of the D.M.K. was responsible for the entire thing.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இது போன்ற ஒரு வதந்தி நான் கன்னியாகுமரிக்குச் சென்றபோது கூடச் சொன்னார்கள். ஆனால் அந்த இருப்பு பைப்புகள் அவர்களே வசூலித்து வாங்கியதே தவிர, அங்கிருந்து எடுத்தவையல்ல.

டாக்டர் எச்.வி. ஹாண்டே : வதந்தி பரவிய பிறகு அதை வசூலித்துச் செய்திருப்பார்கள். அதற்காக நான் நன்றி செலுத்தகின்றேன். இருந்தாலும் அந்தக் குறை ஏற்பட்டது என்று ஒத்துக் கொள்வதற்காகவும் நான் நன்றி செலுத்துகிறேன்.

I am glad the Hon. Minister mentioned that there had been a rumour like that. My object is that he must tone up the administration. There is no use of saying we are here to help the workers but doing a different thing.

I shall give another instance. At the Coimbatore workshop 37 houses have been constructed for the workers and the other jobs including electricity connections were over three months back. But the houses are not yet let out to workers. I am told that the houses wait for the "thirappu viza" by the Hon. Minister.

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

[1973 மார்ச் 22]

The present Depot Superintendent in Salem workshop was working as a general foreman in the same place. At the time of inspecting the spare parts godown, it was found that several thousand worth spare parts were missing. Immediately the store-keeper absconded.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கோயம்புத்தூரிலே கட்டப்பட்ட வீடுகளைப் பொறுத்தவரையிலே அது எனக்குத் தெரியும். வீட்டு வாடகைப் படிபை இப்பொழுது அவர்கள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த வீடுகளுக்கு வந்தால், வாடகைப்படியிலே சில சிக்கல்கள் ஏற்படும் என்பதனால், நாங்கள் பேசித் தீர்த்த பிறகுதான் அந்த வீடுகளுக்குச் செல்வோம் என்று தொழிலாளர்கள் கூறி, அதனால் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுடன் பேச்சு நடப்பதாக எனக்கு நினைவு. யாராவது போய், நல்ல நாள் பார்த்து திறக்க வேண்டுமென்பதற்காக அது நிறுத்தி வைக்கப்படவில்லை.

டாக்டர் எச்.வி. ஹாண்டே : தொழிற்சங்கத் தலைவரே தொலைபேசி மூலமாகச் சொன்னதற்காகத்தான் சொன்னேன். இன்னும் கொடுக்கவில்லை யென்று இரண்டு நாளைக்கு முன்னால் சொன்னார்கள். தொழிற்சங்கத்திலே ஈடுபட்டிருக்கக்கூடியவர்கள் அதைச் சொன்னதனால் சொன்னேன். வாடகை சரியாக இல்லை யென்பதற்காகக் கொடுக்கவில்லையென்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அவர்களே, ஞாயகத்திலே இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, மீண்டும் பரிசீலனை செய்து எதற்காகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று ஆலோசிக்கலாம்.

The store-keeper was working under the present Depot Superintendent when he was the general foreman. No action was taken against the Depot Superintendent but on the other hand he was given the promotion of Depot Superintendent from that of foreman overlooking the seniority of number of other employees. There cannot be a case of more gross-favouritism and rank nepotism than this.

(The gong was sounded).

I shall finish in two or three minutes. Before that let me mention the financial irregularities. We are tired of this. Something has to be done to set things right. I shall give examples of extra expenditure incurred because of financial irregularities. During 1968-70 the Tamil Nadu State Transport Department purchased "Dynamo and Starter Armatures" from the local firms (without calling for open tenders) though these were the Association of State Transport Undertaking, Bombay with two other firms (of Bombay). The prices payable under the rate contracts for each of the items of armatures ranged from Rs. 122.50 to Rs. 146 40 as against Rs. 325 to Rs. 340 paid by the Department. The extra expenditure incurred by the Department on the purchase of 1,167 dynamos and armatures outside the rate contract during September 1968 to January 1970 amounted to Rs. 1.55 lakhs.

1973 மார்ச் 22

[டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே]

There are number of irregularities. For want of time I have to skip through. Two ex-Ministers are there on this side and they know that up to a certain sum only, they can make purchases and if it is above a certain sum, you have to call for open tenders. But an ingenious method was invented and the thing was split up into three or four purchase orders each costing less than Rs. 5,000 and within that permissible limit, the purchases were effected without inviting open tenders. To obviate the necessity for inviting open tenders, purchase orders (total value: Rs. 31,997) were split up on a single day (the whole thing was done in a single day. What a hurry) to bring the value of each order within the limit of Rs. 5,000 prescribed for following the limited tender system! The purchase orders were placed on a single day through personal telephone enquiries over-riding financial rules. These irregularities still continue to exist. My scrutiny is up to July 1970. It starts from 1968 at the time when our present Chief Minister was also Transport Minister then. He bears direct responsibility (Thiru S. Kandappan: For how many years is the scrutiny?) It is for past, present and future. This is only to expose irregularities so that the thing may not recur again.

Lot of avoidable expenditure is taking place because of poor maintenance. Whose money is this? It is public money for which the Government is responsible. What is the norm for using lubricating oil? In 1964 Government fixed the following norms for consumption of lubricants by the vehicles in Transport Department:—

	<i>Miles per litre.</i>
Lubricating oil (engine oil)	100
H.S.D. oil —	
(a) City and suburban buses (Comet, Benz and Fargo).	2.4
(b) Express	2.75

In 7 out of 9 depots it was noticed that consumption of engine oil and high-speed diesel oil was in excess of the norms prescribed. The value of oil consumed in excess during 1967-68 to 1969-70 worked out to Rs. 8.13 lakhs.

*THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: I would like to clarify one point; in the matter of purchase of parts for bus or truck, the commercial view must be taken into consideration. Suppose the part costs Rs. 150 or Rs. 200, if the bus cannot be run for want of the same, the revenue loss would be Rs. 500 or something like that. Similarly if a

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

spare part has to be purchased it has to be done taking the commercial view into consideration. It does not matter if the cost is something more, since we have to take into consideration the revenue loss if the bus if it did not run without that spare part on that day. Calling for tenders and purchasing is entirely different. The hon. Member wants the bus service to be run efficiently, then there is no point in saying that commercial view should not be taken and we have to invite open tenders and make purchase. If commercial outlook is taken, without loss of time, if the parts needed are procured and the bus run, then the hon. Member should have no grievance.

பிற்பகல்
1-00

DR. H. V. HANDE: I will answer that question. I am glad the Hon. Minister has fallen into my trap. That is why I did not disclose the source of my information. The objection raised is not mine. This is the audit objection and that is why I did not purposely tell from where it comes. I knew he will say like this.

(The Speaker's bell was sounded.)

I will finish in another one minute.

MR. CHAIRMAN (THIRU N. VEERASAMI): The time is already one O'clock.

DR. H. V. HANDE: I will finish. This is audit objection; it has been clearly taken into consideration that this is a commercial department and that the audit objection was raised and proper answers were not given by the department. It was raised in the Public Accounts Committee and it was not satisfied with the answers given and all these are on record. Does the Minister say that because it is a commercial, enterprise, no audit is necessary? In private commercial enterprises the audit branch is the most effective.

Only in Government departments, the audit is liberal. But that is not the point. The point here is about loss for which the Minister should take the responsibility. I want to say that there was a 16 per cent loss in the trips for February 1973 and this 16 per cent loss is because of the mis-management of the department, because of the mis-management of the Ministry and indirectly because of the mis-management of the Government. Thank you.

*மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்துத்துறை மானியத்தின்மீது பல்வேறு கட்சிகளைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல நல்ல கருத்துக்களை யெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவற்றைப் பொறுத்தவரையிலும் ஒவ்வொன்றுக்கும் பதில் சொல்வது என்பது இயலாத காரியமாக இருந்தாலும் அந்தக் கருத்துக்களை யெல்லாம் நாங்கள் புறக்கணித்துவிட்டோம் என்று

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவலை கொள்ளத் தேவையில்லை. எந்த எந்தக் கருத்துக்களுக்கு விடையிறுக்க முடியாத நிலை ஏற்படுகிறதோ அவையெல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாகவும் போக்குவரத்துத்துறையின் மூலமாகவும் கவனித்து ஆவன செய்யப்படும் என்ற வாக்குறுதியை நான் முதன்முதலாகத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக இங்கே பேசிய உறுப்பினர்களின் கருத்துக்களுக்கு நான்கு தலைப்புகளின் கீழ் வருகின்ற வகையில் நான் என்னுடைய பதிலுரையை ஆற்றலாம் என்று நினைக்கிறேன். முதலாவதாக எல்லா வகை வண்டிகளையும் கண்காணிக்கும் அரசுப் போக்குவரத்துத்துறையைப்பற்றி, இரண்டாவதாக அண்மையிலே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றி; மூன்றாவதாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசுப் போக்குவரத்துத்துறை, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், இயங்குவதைப்பற்றி. நான்காவதாகத் தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலே கொடுக்கிற நிலையைப்பற்றிச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

அரசுப் போக்குவரத்துத்துறையிலே நிர்வாகிகள் நல்ல முறையிலே செயல்பட வேண்டும். வண்டிகள் நல்லமுறையிலே சோதனை செய்யப்பட்டு விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். விபத்துக்கள் நடந்தாலும் அந்த இடத்திற்கு வாகன ஆய்வாளர்கள் விரைவிலே செல்ல வில்லை என்றும், அவர்கள் செல்ல வேண்டுமென்றும் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். சமூக அரசைப் பொறுத்தவரையிலும் விபத்துக்களைத் தடுக்க வேண்டும் தவிர்க்க வேண்டும் என்பதிலே மிகுந்த கவனம் செலுத்தி அதற்காகப் பல நடவடிக்கைகளை ஆராய்ந்து படிப்படியாக மேற்கொள்ள இருக்கிறோம்.

முதலாவதாக, பொதுவாக வண்டிகளை ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்கள் மிகுந்த சிரமங்களுக் கிடையே ஓட்டுகின்ற நிலைமை இருப்பதால் அவர்களை முறையாகப் பயிற்றுவிக்கின்ற நிலையங்கள் இல்லாத நிலைமை இருப்பதாலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன, ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களில் 50 சதவீதம் விபத்துக்கள் ஓட்டுநர்களால் ஏற்படுகின்றன என்பதைக் கணக்கெடுத்தபொழுது, கண்டேம் டிரைவர்கள் நல்ல பயிற்சி பெறுவதற்கு ஏற்ற வகையில் பயிற்சி நிலையங்களை ஏற்படுத்துவதிலும், டிரைவர்கள் தங்களுடைய அனுபவம்தான் பெறவருகின்றபொழுது அவர்களுக்கு வேண்டிய சோதனைகளை நல்ல முறையிலே செய்ய வேண்டும் என்பதிலும், அவர்கள் தங்களுடைய அனுபவம்தான் புதுப்பிக்கின்ற நேரத்திலேயும் சான்றிதழ்கள் வழங்கப்படுகின்ற நேரத்திலேயும் வண்டிகளை ஓட்டக்கூடிய அளவுக்குத் தேவையான உடல் நலத்தை அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்களா என்னை பற்றிய தீவிரமான சோதனை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதிலும் அதிக அக்கறை எடுத்துக் கொள்ளக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வண்டிகள் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரையிலும் கூட தகுதிச் சான்றிதழ்கள், பின்னஸ் சர்ட்டிகேட் வழங்குகின்றபொழுது விதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற முறைகளைத் தீவிரப்படுத்தலாம். ஒவ்வொரு ஆர். டி. ஓ. வாலும்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

பின்னல் சர்ட்டிபிகேட் வழங்கப்படுகின்றபொழுது அவர்கள் தீவிரக் கண்காணிப்புடன் இருக்கவேண்டுமென்ற முறையிலேயும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அரசாங்க பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் தான் எப். சி. பி. சி. இல்லாமல் ஓடுகின்றன, தனியார் நடத்துகின்ற பஸ்களில் அவை பெற்றுத்தான் ஓடுகின்றன. ஆனால் அரசாங்க பஸ்கள்தான் அவை இல்லாமல் ஓடுகின்றன என்று நீதிமன்றத்திலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கு என்ன பதில் சொல்லுகிறார்கள்?

MR. CHAIRMAN (THIRU N. VEERASAMI) : The hon. Member, Thirumathi Anandanayaki, can ask any clarification at the end.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : இந்தப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நாம் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கிவிடுவதால் அரசாங்கப் போக்குவரத்தில் பணியாற்றுகின்ற ஆர்.டி.ஓ. வாக இருந்தாலும் சரி, வாகன ஆய்வாளர்களாக இருந்தாலும் சரி, அந்தப் பணியிலிருந்து சுமை குறைகின்ற காரணத்தினாலே அவர்கள் போக்குவரத்து வசதி னைப் பொறுத்த வரையில் தீவிர கவனம் செலுத்தும் வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது. தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையிலும் பல்வேறு வட்டாரங்களாகப் பிரித்து அந்த நடவடிக்கைகளை யெல்லாம் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே கொண்டுமூலம் என்ற கருத்து பரிசீலனையில் இருக்கிறது. எப்படி மின்சார இலாக்கா பணிகளையும், மின்சார நிறுவனங்களின் காரியங்களையும் எலக்ட்ரிக்கல் இன்ஸ்பெக்டரேட் என்ற நிலையம் கண்காணித்து சான்றிதழ்களை வழங்குகின்றதோ அந்த முறையிலே தனியார் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, அரசுப் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, வேறு வண்டிகளாக இருந்தாலும் சரி, ஒரு சீரமைப்புச் செய்து போக்குவரத்துத் துறைமூலம் மேற்கொள்ள இருக்கிறோம். கூடிய சீக்கிரமாக அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கப் போகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குகின்ற பொழுது லாரிகளை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை திரு. சுரேந்திரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நாட்டுடைமைத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கெனவே தெரிவித்ததைப்போல் இந்த அரசு படிப்படியாக ஆனால் அதே நேரத்திலே உறுதியாகக் கொள்கைகளை நிறைவேற்றி வருகிறது என்பதை கடந்தகால காரியங்களைப் பார்த்தாலே புரியும். பேருந்துகளை முழுமையாக எடுத்து செயல்படாத நிலையமையிலே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் நிர்வாகத்தைச் சீர்படுத்திவிடுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறவரையில் மேலும் மேலும் லாரிகளையும் நாட்டுடைமையாகக் வேண்டுமென்ற கருத்துக்கு இப்பொழுது அவசியம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

திரு. மா. வே. நாராயணசாமி அவர்கள் பேசுகின்றபொழுது வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுநர்களுக்கு அந்த வண்டிகள் உரியதாக ஆக்குகின்ற வகையிலே சட்டம் கொண்டுவர வேண்டுமென்றும் அதற்காக ஒரு தனி வாரியம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்றும் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அத்தகைய உத்தேசம் இப்பொழுது அரசாங்கத்திற்கு இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்களால் பல பேர்கள் பஸ்களையெல்லாம் என ஒரே வேளையில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். எப்பொழுது எடுக்கப்போகிறோம் என்று தெரியாமல் அவஸ்தைப்பட்டுக்கொண்டிருப்பதற்குப் பதிலாக ஒரேயடியாக எடுத்துத் தொலைத்துவிடலாம் என்று பல புதலரளிகளும் பதையில் சொன்னார்கள். பஸ்கள் நாட்டுமையாக்கப் படுகின்ற சட்டம் இங்கே கொண்டுவரப்பட்டபொழுது தெவிவாக விளக்கங்கள் சொல்லப்பட்டுவிட்ட காரணத்தினால் இப்பொழுது ஒருமுறை மீண்டும் விளக்கங்கள் தரவேண்டிய அவசியமில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளை நாட்டுமையாக்கியதைப் போன்று அந்தத் தொழிலுக்கு தேவையான துணைப் பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள், அடிப்படைகளை (சேலிஸ்) தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைகள், அசோக் லேலண்ட் தொழிற்சாலை, பெரிய பனிமனைகள் இவற்றையெல்லாம் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். அவர்களுக்கு நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை நாட்டுமையாக்குவதுதான் இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையே தவிர யார் யார் தொழில் நடத்துகிறார்கள் என்று பார்த்து அவற்றையெல்லாம் கப்ள்காரம் செய்யக்கூடிய கொள்கையல்ல. டயர் செய்கின்ற தொழிற்சாலைகள், டி.வி.எஸ். நிறுவனங்கள், இண்டியா பிஸ்டன்ஸ், அசோக் லேலண்ட் போன்ற பெரிய தொழிற்சாலைகளை எடுத்துக் கொள்வதிலே அரசு முனைந்தால் போக்குவரத்துத் துறையிலே முழுக் கவனத்தையும் செலுத்தமுடியாத நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகையினாலே இந்த அரசு போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையிலே நான் இந்தக் கருத்தை முதன் முதலில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நாட்டுமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தைப் பற்றிப் பேசுகிற போது ஒன்றை மனதில் வைத்துக் கொள்வது மிகுந்த பலனைத் தரும் என்று கருதுகிறேன். பொதுவாக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆங்காங்கே அமைக்கப்பட்டவுடனேயே நாட்டிலே என்ன சூழ்நிலை இருந்தது என்பதை மாந்து விடக் கூடாது. பஸ்களை ஓட்டுவதற்கான துணைப் பொருள்களை சிம்சன் குளப் கம்பெனியிலிருந்து, அசோக் லேலண்டு கம்பெனியிலிருந்து, மெட்ராஸ் ரப்பர் ஃபேக்டரியிலிருந்து, டன்ஸ்ப் டயர் கம்பெனியிலிருந்து, அதேபோல பல்வேறு கம்பெனிகளிலிருந்து நாம் பெற்றால் தான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை செம்மையாக நடத்த முடியும்.

ஆனால் இங்கே ஏற்பட்ட பல தொழில் தகராறுகளின் காரணமாக அவர்களிடையே ஏற்பட்ட பூசல்களின் காரணமாக பெரும்பாலான தொழிற்சாலைகள் கடந்த ஆண்டு கடுமையான சோதனைக்கு ஆளாகி இருந்தன.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

வேலை நிறுத்தங்கள் நடைபெற்றன. இந்த சூழ்நிலைகளைப் பார்க்கிறபோது இந்தச் சூழ்நிலையிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுமக்களுக்குத் தேவையான இந்த வசதியைத் தொடர்ந்து செய்து கொண்டிருக்கிறார்களே என்பதைப் பார்க்கிற போது நாம் பாராட்டக் கடமை பட்டிருக்கிறோம்.

அதோடு மட்டுமல்ல, பணி மனைகளிலிருந்து அப்படியே பஸ்கள் வெளியே போனாலும் வெளியே போகிற பஸ் திரும்பி வந்து சேர்ந்தால் தான் நிச்சயம் என்ற சூழ்நிலையும் நாட்டில் கிளர்ச்சிகளால் ஏற்பட்டது என்பதை மறந்து விடக் கூடாது. கல் எறிவதும், கலவரங்கள் செய்வதும், பஸ்களைத் தீயிட்டுக் கொள்ததுவதும், இதே போலத் தொழிலாளர்களைத் துன்புறுத்துவதும் இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள் இருந்தன. மனநிலைவோடு பணியாற்றுவதற்குத்தகுந்தப் பொருள்கள் இல்லாத தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களொருபுறம், வெளியே பஸ்ஸை எடுத்துச் சென்றால் தரும்ப வந்து சேருகிற வரையிலே அவர்களுக்குப் பல்வேறு இடைஞ்சல் இருக்கக்கூடிய நிலையில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மறுபுறம், இந்த சூழ்நிலைகளுக்கிடையே தொழில் நுட்ப பணியாளர்களும், போக்குவரத்துப் பணியாளர்களும் மிகுந்த சிரமத்திற்கிடையே பணியைத் தொடர்ந்து கடந்து ஒரு ஆண்டாக ஆற்றி ஏற்கெனவே இருந்த நஷ்டத்தையெல்லாம் தவிர்த்து ஒரு நல்ல சுமுகமான நிலைமையை உருவாக்க முடியுமென்று நம்பிக்கைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

இந்த மன்ற உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நாமெல்லாம் மனதார அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பாராட்ட வேண்டாமா. அப்படி பாராட்டுவதன் மூலம் தான் உண்மையாகவே உழைப்பிற்கு உயர்வு தந்தவர்களாவோம் என்பதைக் கூறக் கடமை பட்டிருக்கிறேன். எனக்கே கூட வருத்தம், இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி உறுப்பினர் மாண்புமிகு கோமர் திரு. என். கே. பழனிசாமி அவர்கள் பேசுகிறபோது பேருந்திலே செல்கிற கண்டக்டர் ஏதோ போலீஸ் ஆபீசர் போல் இருக்கிறார், அங்கே செல்கிற பயணிகள் பயந்து கொண்டு செல்கிறார்கள் என்ற கருத்தினை வெளியிட்டார்கள்.

தொழிலாளர்கள் எத்தகைய சூழ்நிலைகளில் எத்தகைய இன்னல்களுக்கு இடையே, உயிரைப் பணயம் வைத்து பொது மக்களுக்குத் தேவையான இந்த பஸ் சர்வீசானது நின்று விடக் கூடாது என்பதிலே எவ்வளவு கவனமாக இருந்தார்கள் என்பதைப் பார்க்கிற போது தான், அவர்கள் இந்த இடையூறுகளுக்கிடையே நாட்டுடையாக்கப்பட்ட கழகங்களை நல்ல முறையில் நடைபெற வேண்டுமென்ற நல்ல நோக்கத்தோடு பணியாற்றினார்கள் என்பதைப் பார்க்கிற போது தான் உண்மையில் நாம் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். எல்லாம் நன்றாக நடந்து, நமக்கு வேண்டிய பொருள்கள் கிடைத்து, பணி மனைகளில் வேலை நன்றாக நடந்து, பஸ்கள் வெளியே நல்ல முறையில் சென்று வரக் கூடிய சூழ்நிலை இருந்தால் இன்னும் பல பட்சங்கு நல்ல பலன்களைப் பெற்றுத் தருவார்கள் என்பதற்கு இது ஒரு சிறந்த எடுத்துக் காட்டு என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

இந்த சூழ்நிலைகளுக்கிடையே இப்படியெல்லாம் நிலைமைகள் இருந்தும் கூட நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட கம்பெனிகளுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களை எடுத்துப் பார்ப்போமானால் நல்ல முறையில் நடத்தி வருகிறார்கள் என்பதற்கு ஏராளமான சான்றுகளைத் தர முடியும். ஆனால் இவற்றைப் பற்றி நீண்ட நேரம் சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை. ஏனென்றால் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள். அண்மையில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலத்தில் துவங்கப்பட்டு 50 பேருந்துகள் இப்போது இயங்கி வருகின்றன. இடங்க ஆரம்பித்தவுடனேயே ஒரு பஸ்ஸைப் கொடுத்தி விட்டார்கள் என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீலகிரி மாவட்டத்தையும் சேர்த்து இப்போது கிட்டத்தட்ட 316 பேருந்துகள் வைத்துக் கொண்டு நல்ல முறையில் இயங்கி வருகிறது. அதே போல் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கி வருகிறது.

இவைகளையெல்லாம் சொல்கிற போது மாண்புமிகு உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் சொன்னார்கள். தனியாக ஒரு பஸ் வைத்து நடத்துகிறவருக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய் வருகிறது என்று சொன்னார்களே, இவ்வளவு பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறீர்களே, உங்களுக்கு எவ்வளவு ரூபாய் வந்தது என்று அவர்கள் ஒரு நல்ல கேள்வியினைக் கேட்டார்கள். நானும் கூட யோசித்துப் பார்த்தேன். இந்த 20 ஆயிரம் ரூபாய் ஒரு பஸ் நடத்தினால் வருகிறது என்று சொன்னது நாங்கள் அல்ல. ஒரு பஸ்ஸின் சொந்தக் காரர் ஒருவர் கோர்ட்டில் தாக்கக் செய்திருந்த விண்ணப்பத்தில் இதைக் குறிப்பிட்டுள்ளார். ஆகையினாலே சொன்னது அவர்கள். ஆனால் அதே நேரத்தில் சேரன், சோழன், பாண்டியன் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களை எடுத்துப் பார்க்கிற போது கடந்த ஆண்டினுடைய நிலவரத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நாம் சில வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை ஒட்டினால் வருமானம் கிடையாது, நஷ்டம் தான் வரும் என்ற நிலைமையிலும் சமூகாய மக்களுக்கு சேவை செய்யவேண்டும். என்ற உணர்விலே இந்த வழித் தடங்களுக்கு நாம் பஸ்களை அனுப்பியதன் காரணமாக நமக்கு இந்தப்போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டம் எவ்வளவு என்றால் 57 லட்சம் ரூபாய். இதே போல் ஆங்காங்கே கிளர்ச்சிகளுக்கும், மற்றவைகளுக்கும் ஈடுகட்ட வேண்டிய வருவாய் இழப்பினாலும் 86 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். ஆகையினாலே இவையெல்லாம் போக இதிலே நாம் எடுத்துப் பார்க்கிற போது கிட்டத் தட்ட 1½ கோடி ரூபாய்க்கு வருமானத்திலே செலவு போக நிகர வருவாயாக, கிடைத்துள்ளது. டெப்ரிசி பேஷன் போடுவதற்கு முன்னால் கிட்டத்தட்ட 1½ கோடி ரூபாய் பெற்றிருக்கிறோம். வேண்டுமென்றே பொது மக்களின் நன்மையை உத்தேசித்து பஸ்களை விடுவதில் ½ கோடி ரூபாய் இழப்பு, இதில் கிளர்ச்சிகளில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. ஏனென்றால் அவைகளை இந்த நாட்டில் அளிக்கப்பட்டிருக்கிற உரிமைகள் என்று கருதிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எப்படிப் பார்த்தாலும் கூட இரண்டு கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நாம் பெற்றிருக்கிறோம்.

இதிலே ஒட்டப்பட்ட மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1,025, 1,025 வண்டிகளை 20 ஆயிரம் என்ற கணக்கில் பெருக்கினால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் கிட்டத் தட்ட சரியான கணக்கைத்

தந்திருக்கிறார் என்பதை நாமெல்லாம் உணர்ந்து அவரைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஏன் இதைச் சொல்லுகிறேன் என்றால் போக்கு வாத்துக் கழகங்கள் நடக்கிற முறையில் நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கிற மாற்றத்தின் மூலம் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிரூபித்துக் காட்டுகின்றன என்பதற்காகச் சொல்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கம்பெனிகள் தனியாரிடமிருந்து எடுத்து, அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தருவது என்று பார்க்கும்போது இப்படி எடுத்த பஸ்கள் மூலம் சம்பாதித்த பணத்திலிருந்து 36 லட்ச ரூபாய் நஷ்ட ஈடாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். இந்திய வரலாற்றில் இதைப் போன்று பொதுத்துறை செய்தது என்பதற்கு இன்னும் தகவல் இல்லை. யாரேனும் தகவல் இருந்தால் தரலாம். நாட்டுமையாக்கப்பட்ட தொழிலில், அந்தத் தொழிலில் சம்பாதித்து ஒரு ஆண்டுக்குள்ளே நஷ்ட ஈட்டி டிலேயும் ஒரு பகுதி கிடைக்கிற அளவிற்கு ஒரு தொழில் லாபகரமாக பொதுத் துறையில் நடந்திருக்கிறதென்றால், நான் பெருமைக்குச் சொல்லவில்லை—இந்த மன்றத்தில் இருக்கிற உறுப்பினர்களின் கவனத்திற்காகச் சொல்கிறேன்—தமிழ் நாடு இந்தப் பெருமையைத் தட்டிப் பறித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை மறந்து விடக் கூடாது.

அதே போல அரசாங்கப் போக்குவரத்தையும், சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தையும், இரண்டையும் எடுத்துக் கொள்வோமானால் கடந்த ஆண்டு நமக்கு கிட்டித் தட்ட 122 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் வரும் என்று கணக்கிட்டோம். ஆனால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று ஏற்படுத்தி, அதை தனி அமைப்பாக ஏற்படுத்தி விட்டு, மீதிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆக்கியதன் பிறகு இன்றைக்கு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 90 லட்ச ரூபாய் லாபம் வரும், அதே போல பல்லவன் போக்குவரத்துத் துறையிலே 85 அல்லது 90 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் வரும். ஏற்கெனவே இரண்டும் ஒன்றாக இருந்த போது 1½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வந்தது. அதில் மேற்கொண்ட நிர்வாக சீர்திருத்த அமைப்புகளின் காரணமாகவும் பல்வேறுமாற்றங்கள் காரணமாகவும் இப்போது 1½ கோடி ரூபாய் இழப்பீட்டை சரிக்கட்டி இப்போது நம் கையைக் கட்டிக்காத அளவிற்கு இரண்டும் ஒன்றை ஒன்று சரிக் கட்டிக் கொள்ளக் கூடிய அளவிற்கு நிலைமை இருக்கிறது என்பதனை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பேருந்துகள் நல்ல முறையில் இயங்கவேண்டும், பிரேக் டௌன் ஆகாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும், அப்படி பிரேக் டௌன் ஆனாலும் வேறு பஸ்ஸை அங்கே அனுப்பவேண்டும். அதற்கு கம்பி இல்லாத தந்தி வசதி கள் செய்து கொடுப்பதற்கு அரசாங்கத்தில் முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களும் அதே போல திருமதி அனந்த நாயகி அவர்களும் இன்னும் மற்றவர்களும் பேசினார்கள்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மாநகரப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை சில விவரங்களை முதலில் சொல்லுவது பொருத்தமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் போல்தானே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், அதிலே ஏன் லாபம் வரக்கூடாது என்று நினைக்கத் தோன்றும். உண்மை நிலை என்ன என்று பார்க்க வேண்டும்.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் நான்கு பெரிய நகரங்கள் இருக்கின்றன. கல்கத்தா, டில்லி, பம்பாய், சென்னை ஆகிய நான்கு நகரங்கள் இருக்கின்றன. கல்கத்தா நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் பீகார், அஸ்ஸாம் போன்ற மாநிலங்களுடைய மக்கள் தொகையின் முன்னேற்றம் கல்கத்தாவிற்கு வரும். உத்திரப் பிரதேசம், மத்தியப் பிரதேசம், பஞ்சாப், ஹரியானா போன்ற மாநிலங்களுடைய நெருக்கம் டில்லியில் வந்து சேரும்.

மேற்கு இந்தியாவை எடுத்துக் கொண்டால் குஜராத், மகாராஷ்டிரம் போன்ற மாநிலங்களுடைய மக்கள் தொகை நெருக்கம் பம்பாயைச் சாரும். அதே போல் சென்னை நகரம் என்று எடுத்துக் கொள்ளும் போது அது தமிழகத்திற்கு மட்டுமல்ல, தென் மாநிலங்களுக்கு, ஆந்திரம், கேரளம், கர்னாடகம், தமிழகம் ஆகிய நான்கு மாநிலங்களுக்கும் அது தலைமை இடமாக இருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல் துறைமுக நகரமாக சென்னை நகரம் இருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல் தொழில் நகரமாகவும் சென்னை நகரம் இருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல் வணிக நகரமாகவும் சென்னை நகரம் இருக்கிறது.

சென்னை நகரத்தின் வளர்ச்சியைப் பற்றிச் சொல்லும் போது நான் ஒரு விசித்திரத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1961-க்கும் 1971-க்கும் இடையே பொதுவாக மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 44 கோடியிலிருந்து 55 கோடி அளவுக்கு 24½ சதவிகிதம் வளர்ந்திருக்கிறது. நகர்வாழ் மக்கள், ஊர்ப்புறங்களிலிருந்து நகரங்களுக்குச் செல்லுகின்ற மக்கள் தொகை எந்த அடிப்படையில் வளர்ந்திருக்கிறது என்றால் 79 லட்சத்தில் இருந்து 1 கோடி 9 லட்சம் அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 38 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. பொதுவான மக்கள் தொகை பெருக்கம் 24 சதவிகிதம். நகர்வாழ் மக்கள் தொகைப் பெருக்கம் 38 சதவிகிதம். இதைப் பொறுத்து நம்முடைய தலை நகரமான சென்னை என்ன நிலைமையில் இருக்கிறது என்றால் 1961-ல் 17.3 லட்சமாக இருந்தது, இன்றைய தினம் 25 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது. இது 42½ சதவிகிதம் உயர்வு.

அகில இந்திய சராசரியை விட சென்னை மாநகரத்தில் மக்கள் தொகை அதிகரிப்பு சதவிகிதம் அதிகமாக இருக்கிறது. அதிலே, புறநகரப் பகுதிகளையும் சேர்த்துக் கொள்வீர்களானால், திருவொற்றியூர், எண்ணூர், ஆவடி, அம்பத்தூர், கிண்டி என்று இவற்றை எல்லாம் சேர்த்துப் பார்க்கும்போது கிட்டத்தட்ட 31.69 லட்சம் மக்கள் இங்கே வாழ்கிறார்கள்.

(திரு ச. இராமச்சந்திரன்)

[1973 மார்ச் 22]

அது மட்டுமல்லாமல் சென்னை நகரம் என்று சொல்லும்போது இங்கிருக்கும் மக்கள் தொகை மட்டுமல்லாது வந்து போகிற மக்களும் இருக்கிறார்கள். அவர்கள்தான் குறிப்பிடத்தக்க அளவுக்குப் பயணங்களை அதிகரித்துக் கொண்டிருப்பவர்கள். அந்தக் கணக்கு ஆறு லட்சம் என்று பார்க்கிறபோது மொத்தம் 38' லட்சம் மக்கள் புழங்க வேண்டிய சூழ்நிலை சென்னை நகரத்திற்கு இருக்கிறது.

போக்குவரத்து வண்டிகள் விகிதம் எந்த அளவுக்குப் போயிருக்கிறது என்பதையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1961-ல் மொத்த வண்டிகள் சைக்கிள் அல்லாமல் பேருந்துகள், லாரிகள், ஸ்கூட்டர்கள், கார்கள், வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் எண்ணிக்கை 1961-ல் 21,046. இன்றையதினம் அந்த எண்ணிக்கை 52,212. கிட்டத்தட்ட 250 சதவிகிதம் வளர்ந்திருக்கிறது. இப்படி வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 250 சதவிகிதம் வளர்ந்திருப்பதுபோல் வண்டிகள் போகக்கூடிய நெடுஞ் சாலைகள் 250 சதவிகிதம் வளர முடியுமா என்று பார்க்க வேண்டும்.

தனியார் வண்டிகளை எடுத்துக் கொள்வோமானால் ஸ்கூட்டர், கார் இவற்றின் எண்ணிக்கை 1961-ல் 4,000 ; 1971-ல் 18,745. இதை நான் என் சொல்லுகிறேன் என்றால் மக்கள் தொகை பெருக்கம் 50 சதவிகிதம், வண்டிகள் பெருக்கம் 250 சதவிகிதம். விளைவு என்ன நிலைமைக்குக் கொண்டு வருகிறது என்றால் சராசரி வேளம் நெரிசல் நேரங்களில் 9-ல் இருந்து 12½ மைல் வேகந்தான். இந்தச் சூழ்நிலையில் நெரிசல்நேரத்தில் மேலும் பேருந்துகளைவிட்டால்—200 பஸ்களை அதிகமாக விடுவது பெரிய காரியமல்ல. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்தில் சொல்லி 200 பஸ்களுக்கு நிதி ஆதாரத்தைத் தேடச் சொல்லிவிடலாம்—வேகம் குறைந்து பேருந்திலே செல்லுவதை விட நடந்து சென்று விடலாம் என்று எண்ணக்கூடிய சூழ்நிலையைத்தான் தோற்றுவித்து விடும்.

மாநகங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவது என்பது தனிப்பட்ட பிரச்சினை அல்ல. மாநகரத்தின் பிரச்சினை, மாநகர வளர்ச்சியின் பிரச்சினை. சென்னை மாநகரத்தை எடுத்துக் கொள்வோமானால் நீர் வழித்தடங்கள் இருக்கும் குறுகிய பாலங்கள், ரயில்வே கிராசிங்குகள் இருக்கின்ற நிலையில் நாம் மேலும் பேருந்துகளை அதிகப்படுத்துவதன் காரணமாகப் பிரச்சினையைத் தீர்த்துவிடமுடியும் என்று கருதுவோமானால் நிச்சயமாகப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க முடியாது. ஆனால் இந்தப் பிரச்சினைத் தீர்க்க நிரந்தரமான பரிகாரம் என்ன என்று கணக்கிட்டுப் பார்ப்போமானால் அண்டர் கிரவுண்ட் ரயில்வே—Mass Rapid Transport System-- வந்த தால்தான் பிரச்சினையைத் தீர்க்க முடியும். அதைத் தள்ளிப் போடுவதில் பயன் இல்லை. புண்ணுக்குக் புணுகு தடவுவதுபோல் வண்டிகளை அதிகப்படுத்திப் பயன் இல்லை. ஆகவே, நெரிசல் நேரங்களில் அதிக பஸ்களை விடுவது நிச்சயமாகப் பலன் தராது என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, மத்திய சர்க்கார் இப்போதே அந்த அண்டர் கிரவுண்ட் ரயில்வேத் திட்டத்தை ஆரம்பிப்பார்களானால்தான், அதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வார்களானால்தான் சென்னை நகரத்தை வளர்ச்சிபெற்ற நகரமாக மட்டுமல்ல, அழகான நகரமாகவும் வைத்துக்கொள்ள முடியும். இதே நிலை நீடித்தால்

1973 மார்ச் 22]

[திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

இன்னும் போகப் போக சங்கடமான சூழ்நிலை தான் வரும். நகரங்கள்தான் நாகரிகத்தின் பிறப்பிடம். வெளி நாட்டுக்காரர்கள், வேறு நாட்டுக் காரர்கள் வந்து பார்க்கும்போது நகரம் எப்படி இயங்குகிறது என்பதைப் பார்க்கையில் நகரத்திலுள்ளவன்களின் தனிமையைப் பார்க்கும்போதுதான் நம்முடைய வாழ்க்கை முறையைப் பற்றித் தெரிவிப்பதாக அமையும். Cities are windows of our civilisation என்று சொல்வார்கள். அந்த வகையில் பார்க்கும்போது மத்திய அரசும் சரி, சம்பந்தப்பட்ட மாநில அரசுகளும் சரி சிந்தித்துப் பார்த்து நீண்ட காலத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டும்.

இந்தத் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும் வரையில் இதை இப்படியே விட்டு விடுவதா என்றால் நிச்சயமாக நான் அந்தக் கருத்தை ஏற்றுக் கொள்ள மாட்டேன். அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு டேருந்து லை நல்ல முறையில் இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமோ அவற்றை எடுக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறோம்.

மாநகரப் பேருந்து நிறுவனத்தைப் பொறுத்தவரை உலக வரலாற்றிலேயே மாநகரப் பேருந்துகள் லாபத்தைத் தந்ததாக இல்லை. அதே நேரத்தில் லாபத்தைத் தரவில்லை என்பதற்காகக் கட்டடத்தைக் கூட்ட முடியுமா என்று பார்த்தால் முடியாது. மாநகரங்களில் பயணம் செய்கின்றவர்களுக்கும், மற்ற இடங்களில் பயணம் செய்கின்றவர்களுக்கும் வேறுபாடு உண்டு. மாநகரத்தில் அன்றாடம் பயணம் செய்ய வேண்டுமென்ற நிலையில் உள்ள தொழிலாளர்கள், அலுவலர்கள் லட்சக் கணக்கில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மாதம் முழுதும் அவர்கள் பயணம் செய்வதன் மூலம் வாழ்க்கைச் செலவில் பெரும் குதியை அதற்காகச் செலவிடக்கூடாது என்றும், ஆனால் கிராமங்களை விடுத்து நகரங்களுக்குச் செல்பவர்கள் எப்போதோ பொருள்கள் வாங்கச் செல்பவர்கள். ஆகவே, மாநகரத்தில் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற கருத்தை நிச்சயமாக நாம் ஏற்கக் கொள்வதற்கில்லை.

அதே நேரத்தில் ஒரு நிறுவனம் நடத்திலேயே தொடர்ந்து நடந்தால் அந்த நிறுவனம் லைனையும் அகும் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். புதிய பேருந்துகள் போடவும், பராமரிக்கவும், துணைப் பொருள்களைச் சேகரித்து செம்மையாக்கவும் போதிய நிதிவசதி இல்லாவிட்டால் நிச்சயமாக அதிலே கஷ்டங்கள்தான் வரும்.

இதை எல்லாம் உணர்ந்துதான் பிரதமர் இ.திரா காந்தி அவர்கள் மார்ச் மாதம் 1970ம் ஆண்டு “மாநகரங்களுக்குச் சனிகமான நிதி உதவி செய்ய வேண்டும்; அதைப்பற்றி ஒரு ஆறிக்கையைக் கொடுக்க வேண்டும்” என்று திட்டக் குழுவைக் சேட்டிருந்தார்கள். திட்டக் குழுவும் ஒரு செய் குழுவை நியமித்து உடனடியாக செப்டம்பர் 1970ல் ஆறிக்கையைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே அவர்கள் மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

[திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

“In order to make life of the workers and middle classes in urban areas a little easier, the Prime Minister had indicated that it was necessary to evolve urgently an integrated approach to the problems of public transport and that a time-bound programme should be drawn up to improve public transport services in metropolitan cities”.

பிற்பகல்
1-30

இந்த இந்தக் காலத்தில் இன்ன இன்னது செய்யப் போகிறோம் என்று குறிப்பிட்டு அவற்றை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று பிரதமர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்தக் குழு அதை நன்கு பரிசீலித்து மத்திய அரசும் மாநில அரசும் சில உதவிகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று பரிந்துரை கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

மாநில அரசைப் பொறுத்தவரையில் கொடுக்கிற டணத்திற்கு குறைந்த வட்டி வாங்குபதில் அவர்கள் உதவி செய்யலாம். மத்திய அரசைப் பொறுத்த வரையில் டிஸல், டயர், ப்யூப் போன்றவற்றிற்கு வதிக்கிற வாகனங்களிலிருந்து விலக்களிக்கலாம் என்று பிரதமர் அவர்களால் நியமிக்கப்பட்ட ப்ளானிங் கமிஷன் வொர்க்கிங் க்ரூப் பரிந்துரை வழங்கியிருக்கிறது. அதற்கேற்றபடி நம் அரசு, சாதாரணமாக கடன் கொடுக்கும் போது எட்டு சதவிகிதம் வட்டி வாங்குகிறோம்.

ஆனால் சென்னை மாநகர கழகப் போக்குவரத்துக்கு 6 சதவிகிதம் என்ற அளவிற்குக் குறைத்திருக்கிறோம். வேறு இனங்களில் ஏதாவது குறைக்கலாமா என்ற ஒரு நிலையும் இருக்கிறது. மத்திய அரசைப் பொறுத்தவரையில் செப்டம்பர் 19-ல் அறிகளைக்கொடுத்து, டைம் டெளண்ட் ப்ரோகிராம் என்று எடுத்துச் சொல்லியும் கூட இன்னும் ஒவ்வொரு செகரட்டேரியிட் ஆபீஸ்க்கும் போய் கொண்டிருக்கிறதே தவிர எந்த விதமான முடிவிற்கும் வரவில்லை. கிட்டத்தட்ட ஒரு பஸ்க்கு ரூ. 16,000 வரையில் மத்திய அரசு வரியாகப் போடுகிறது. டிஸல் ஆயிலுக்கு மட்டும் ரூ. 11,000. டயருக்கு போடும் வரி ரூ. 4,000.

(மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் தலைமை)

இதுபோன்று மற்ற இனங்கள் எல்லாம் சேர்ந்து ரூ. 16,407க்கு வருகிறது. இது ப்ளானிங் கமிஷன் வொர்க்கிங் க்ரூப் போட்டசனக்கு, இந்தப் பணத்தை மாநகரங்களில் ஒட்டுகிற பேருந்துகளுக்கு திருப்பிக் கொடுத்து விரிவடைந்தது என்று அந்தக் குழு அறிவித்த அறிக்கையின் படி டெல்லி வட்டாரத்திலிருந்து எந்தவிதமான பலனும் பெறவில்லை. இது சம்பந்தமாக நான் டெல்லியில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் கடிதம் எழுதினேன். The matter is still under the active consideration என்றுதான் பதில் வந்தது.

இதை நான் கூறும் காரணம் என்னவென்றால், பிரதமர் அவர்கள் எவ்வளவு அவசரப்பட்டார்களோ அதே அவசரத்தை இன்னும் மத்திய அரசு இதில் காட்டவில்லை என்பதால் நாம் கஷ்டப்பட வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு ச. இராமச்சந்திரன்]

அதோடு மட்டுமல்ல, அந்த வகையில் ஏறக்குறைய ஒன்றரைக் கோடி ரூபாய் அங்கிருந்து நமக்குக் கிடைக்கும். ஹண்டிட் அவர்கள் சொன்னதுபோல், திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் சொன்னார்கள், காத்துக் காத்து இருப்பது கஷ்டமாகியிருக்கிறது. மாறுவேடத்தில் வாருங்கள் என்று எங்கு மாறுவேடமும் உதவையல்ல. மாறுவேடமும் தேவையில்லை. இருக்கிற ஏரே வேடம் போதும். அது பிரச்சனைகளைத் தீர்ப்பதற்கு மிகப் பெரி் பேருதவியாக இருக்கும் என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. அந்த அறிக்கையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

“Public Transport Undertakings have to operate services according to set standards of safety, continuity, regularity and capacity and keep pace with technical progress. They have to operate even on unprofitable routes and at fares fixed by authority, contrary to the commercial interests of the Undertakings. The undertakings are also required to offer concessions in fares to students, etc.

In other words, profitability considerations have to be eschewed in public interest. It is, therefore, not unreasonable for transport undertakings to expect relief from public taxes in view of their public service functions and the considerable general interest in low fares. The tax policy in regard to metropolitan transport services needs to be reviewed, especially because these undertakings have been operating at a considerable loss for many years”.

ப்ளானிங் கமிஷன் செயற்குழு நல்ல முறையில் அதை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறது. மாநகரங்களில் நடக்கிற போக்குவரத்திற்கு நாம் மானியம் கொடுத்துத்தான் நடத்த வேண்டும், மானியம் கொடுத்தால் தான் நடத்த முடியும், அதை ஒரு மர்ஷியல் உணர்வுடையதாகக் கருதுவதை விட மக்களுக்கு நன்மை செய்ய ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒன்று என்று கருதவேண்டுமென்று அழகாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் உறுமதியோடு நேரத்தை சர்து நீட்டிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : ஸ்டான் போக்குவரத்துக் கழகத்தில்கூட நண்ட காலமாக இதை அமல் படுத்தி வருகிறார்கள். உண்மையில் நம் பிரதமர் ஸ்டாக்ஹோமில் நடந்த பொய்யுஷன் பற்றிய செமினாரில் பேசும்போது, கலந்துகொண்டார்கள் அங்கே தரப்பட்ட

A Report on the human Habitat.

Presented in January 1972 to the Secretary of State for the Environment The Right Honourable Peter Walker, MBE, MP.

என்ற அறிக்கையில் பிரதமர் கலந்து கொண்ட மாநாட்டில், எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

“The Government should accept the principles of public subsidy of public transport. Only if public transport undertakings receive suitable funds for development can they continue to play their part in holding down the social costs of urban congestion.”

ஆக, அவர்கள் நியமித்த அந்தக் குழு அளித்துள்ள பரிந்துரைகளை உடனே செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தென் மாநில அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் நடந்த விவாதத்தில் பத்து லட்சத்திற்கு மேல் மக்கள் தொகை கொண்ட நகரங்களுக்கு எல்லாம் இந்தச் சலுகைகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டுள்ளோம். பத்து லட்சத்திற்கு மேற்கொண். மக்கள் தொகை உள்ள நகரங்கள் அங்கு இவ்வை என்றிருந்தாலும் சென்னை நகரத்திற்கு இதைக் கொடுத்தால் போதுமா என்ற நல்லெண்ணத்தில் தென் மாநிலங்களில் உள்ள நான்கு அமைச்சர்களும் இதுபற்றி ஏற்கனவே தீர்மானம் செய்து அனுப்பினோம்.

அண்மையில் நடந்த அகில இந்திய போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில்கூட இதுபற்றித் தெரிவிக்கப்பட்டது. மத்திய அரசின் போக்குவரத்துத்துறையைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதன்பிரதமர் அவர்கள் கவனம்செலுத்தி இந்த உதவியை சென்னை மாநகரத்திற்கு செய்யவேண்டிய கடமையைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். ஏனெனில் இந்தக்காலதாமதத்திற்கு வேறு ஒரு காரணம் இருக்கமுடியுமோ என்ற ஒரு ஐயம் இப்போது ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாநகர போக்குவரத்துக்கு உதவி செய்தல் போதும், மற்ற நகரங்களுக்கு தேவையல்லவென்ற நிலை வந்தவுடனோ என்று அஞ்சவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். டெல்லியைப் பொறுத்தவரையில் 425 பேருந்துகள் வாங்க 1972-73-ல் ரூ. 2.58 கோடி மானியமாகவும் ரூ. 2.31 கோடி கடனாகவும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. 1973-74-ல் ரூ. 1.98 கோடி மானியமாகவும் ரூ. 90 லட்சம் கடனாகவும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆயிரக்கணக்கான கோடி உள்ள மத்திய அரசு பட்ஜெட்டில் இந்த இரண்டு கோடி என்பது சாதாரண விஷயம். அவர்கள் துணைதரில், டெல்லியில் பிரச்சனை தீர்ந்துவிட்டதால் மற்ற நகரங்கள் பற்றி கவலைப்பட வேண்டிய தில்லை, ஆகவே இந்தக் குழு அங்கையையத் தூக்கி எங்கேயாவது ஒரு இடத்தில் போடுங்கள் என்ற குழந்தையை உருவாக்கிவிடக்கூடாது.

எல்லா நகரங்களும் இந்தியாவில் உள்ள நகரங்கள்தான். யார் வந்தாலும் இந்தியாவின் தலைமைய எடுத்தச்சொல்லும் நான்கு டெரும் நகரங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, இந்தக் குழுவின் பரிந்துரையை அபலாக்குவதன் மூலம் இந்தியாவிலுள்ள அத்தனை பேர்களுடைய நலன்களிலும் அக்கறை கொண்டவர் பிரதமர் எடைதை பேரும் நிறுபத்தக் காட்டுவதற்கு இது ஒரு வாடிப்பு எடைதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் உறுப்பினர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். லாஸ் ஆப் லிங்கன்ஸ் பற்றிச் சொன்னார்கள். துணைப் பொருள்கள் எல்லாம் கிடைக்கவில்லையென்று சொன்னார்கள். இப்போது மின்வெட்டு வேறு வந்ததுவிட்டது. இன்னும் கூட ஊடமான நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறோம்.

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அதே நேரத்தில் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். டெய்லி லாஸ்ட், டெய்லி ஆவரேஜ், ஜனவரி 1972-ல் 3,900, 1973-ல் 2,774, பெப்ரவரி 1972-ல் 3,271, பெப்ரவரி 1973-ல் 2,227. டெய்லி ஆவரேஜ் கலெக்ஷன் பெர் டே என்பதில் ரூ. 2,57,128, இப்போது இந்த ஜனவரியில் ரூ. 2,80,925, பெப்ரவரியில் ரூ. 2,93,372 வசூலாகியிருக்கிறது. வசூல் அதிகமாகியிருக்கிறது என்றால் பயணிகள் அதிகமாகப் போயிருக்கிறார்கள் என்பது உண்மை. பயண இடப்புகளும் தற்போது சிறிது குறைந்திருக்கிறது. எந்தச் சூழ்நிலையில் நாம் பணியாற்ற வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை மறந்துவிடுவதற்கில்லை.

டெய்லி ஆபீஸ் 2,227. இப்போது எல்லாம் நன்றாக நடக்கிறது என்று சொல்வதற்கு வரவில்லை. இன்னும் திறமையை அதிகரிக்க வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் தைப் பொறுத்த வரையில் பல தனித்தனி நிறுவனங்களாகப் பிரித்து, அதையே பல ப்ராஞ்சுகளாகப் பிரித்து ஒவ்வொரு ப்ராஞ்சுக்கும் மாணேஜர் நியமிக்கப்பட்டு வசூலாக இருந்தாலும் சரி அல்லது ப்ராமரிப்பாக இருந்தாலும் சரி அவர்களே அவற்றிற்கெல்லாம் பதில் சொல்ல வேண்டியவர்கள் என்ற சூழ்நிலையில் அவற்றை திருத்தியமைக்கலாம் என்று இருக்கிறோம்.

வழித் தடங்களைப் பொறுத்தவரையில், மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்பதற்காக பேராசிரியர் அய்யாசாமி அவர்கள் கேடுத்த அறிக்கையை அரசாங்கம் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அவைகளைப் படிப்படியாக அமல் நடத்துவதன் மூலம் தகுந்த பலன் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

பொருள்கள் வாங்குவதிலும், அதைக் காப்பாற்றுவதிலும் ஒரு சிறந்த முறையைக் கையாள வேண்டுமென்பதற்காக, அதற்காகத் தனி அதிகாரி, கன்சல்டன்ட் என்ற வகையில், மெட்ரியல்ஸ் மேனேஜ்மென்ட் தெரிந்த ஒருவரை அசோக் லேலேண்ட் கம்பெனியிடம் அங்கே முழு நேரமாக ஒருவரைத் தரவேண்டுமென்று கேட்டோம். முழு நேரமாகத் தர முடியாது. வாரத்திற்கு ஒரு நாள் தரவேண்டும் என்று ஒப்புக்கொண்டார்கள். அவர்களும் கடந்த ஒரு மாதத்திற்கு முன்னால் நியமிக்கப்பட்டு, ஏதோ வாரத்திற்கு ஒரு நாள்வது வரட்டும் என்று அவர்களது திறமையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

இந்த நடவடிக்கைகளை நாம் மேற்கொண்டாலும் கூட, இவைகளெல்லாம் ஷார்ட் டர்ம் மெஷர்ஸ் தான், குறுகிய கால பலன்களைத்தான் தரும். நீண்ட கால நடவடிக்கைகளுக்கு, லாங் டர்ம் மெஷர்ஸ் என்று சொல்வார்கள், அதற்கு அந்தப் பேருந்துகளை நல்ல முறையில் வைத்து நடத்துவதற்கு நமக்கு மத்திய அரசின் உதவி வேண்டும். மாநில அரசைப் பொறுத்தவரையில் அந்த உதவிகளை வழங்கிக்கொண்டு இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் இன்றைக்கு நிறைய எதிர்பார்த்தேன். போக்குவரத்துத்துறை நிறுவனங்களில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு அளிப்பது என்ற திட்டத்தைப் பற்றி அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களும் தங்களுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பார்கள் என்று எதிர்பார்த்தேன். ஒரு வேளை அதிலே குறை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

இல்லை என்ற காரணத்தால், அவ்வளவு பேரும் அமைதியாக இருந்து விட்டனர் என்று கருதுகிறேன். தமிழரசுக் கட்சியின் தலைவர் அதைப் பாராட்டினார்கள். ஆனால் பொதுவாகக் சொல்வார்கள். அமைதியாக இருப்பது சம்மதத்திற்கு அறிகுறி என்று. ஆகையால் அந்தவகையில் நான் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட உடனே அது ஏதோ அதிகாரிகள் கைக்குப் போய் விடுகிறது. தொழிலாளர்களுக்கு எந்த விதமான சம்பந்தமும் இல்லை என்ற உணர்வு இருக்கிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களும் சேர்ந்து, அரசாங்கமும் சேர்ந்து, முதல் போட்டு நடத்துவது, தொழில் முறையில் ஒரு புதிய முறையை நம்முடைய தமிழ் நாட்டில்தான் உருவாக்கி யிருக்கிறோம். இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில்தான் இந்த முதல் ஜாயின்ட் செக்டார் வைத்து இருக்கிறோம். “கவர்ன்மென்ட் என்டரிங் வித் தி ஒர்கர்ஸ்” Government entering with the workers இது போன்ற கருத்துக்கள் அந்நிய நாடுகளில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. டென் மார்க்கில் 1974-ம் ஆண்டிலிருந்து தொழிலாளிக்குப் பங்கு கொடுத்து தொழில் நிறுவனங்கள் உருவாக்கவேண்டுமென்ற சட்டத்தை அண்மையில் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் யுக்கோஸ்லேவியா நாட்டிலும் தொழில் நிறுவனங்களை நடத்துவது என்று கொண்டுவந்துள்ளதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். மாண்பு மிகு உறுப்பினர் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் இஸ்ரேல் நாட்டிலும் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அந்தத் தகவலைப் பற்றிய விளக்கம் எனக் குத் தெரியாது. அவர்கள் தெரிவித்ததற்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன் வெஸ்ட் ஜெர்மனியில் இது போன்ற திட்டம் “ப்ராஸ்ட்” என்ற நிறுவனத்தைச் சார்ந்தவர்கள் அவர்களுடைய கம்பெனியில் உள்ள தொழிலாளர்களையும் உரிமையாளராக ஆக்கி இருக்கிறார்கள். இப்படி உலகத்தில் இருக்கும் நாடுகளில் எல்லாம் இப்போது தான் சோதனை அடிப்படையில் செய்கிறபோது இந்தியாவிலேயே முதன்முதலில் தொழிலாளர்களைப் பங்குதாரர்களாக, உரிமையாளர்களாக, அவர்களோடு நிர்வாகமும் சேர்ந்து செயல்படுவது என்பதைச் செய்ய தமிழகம் தான் முன் வந்திருக்கிறது என்பதில் நாம் மிகுந்த பெருமையடையலாம். (கரவொலி)

இதேபோன்று பங்களா தேசத்திலும் செய்வோம் என்று முஜ்பீர் ரஹ்மான் அவர்கள் 1970-ல் தேர்தல் அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். 1970-தேர்தல் அறிக்கையை நம்முடைய இந்திய சர்க்காரே அச்சடித்து நமக்கெல்லாம் எளிதில் கிடைக்கவேண்டுமென்று இப்படி புத்தகமாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே முஜ்பீர் ரஹ்மான் தேர்தல் அறிக்கையில்

“Equity contributed by the Government shall be owned collectively by the workers of the enterprise who shall be entitled to the profits accruing to such shares.

Workers would not only participate in the equity capital but also in the management of the enterprise.”

[1973 மார்ச் 22]

[திரு. ஈ. இராமச்சந்திரன்]

முஜ்பீர் ரஹ்மான் இதைக் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அடுத்த ஒரு தேர்தல் வந்திருக்கிற காரணத்தால் அவர்களாலே அதைச் செய்ய முடியவில்லை.

இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு நமக்கு மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து சில சலுகைகள் தேவைப்படுகின்றன. அதாவது தொழிலாளர்களிடத்தில் இருக்கும் பங்குக்கு நாம் டிவிடன்ட் கொடுப்பதற்கு, லாபத்தைக் கொடுப்பதற்கு இப்போது இருக்கிற முறை, எப்படியிருக்கிறது என்றால் லாபத்தில் மத்திய சர்க்காருக்கோ, மாநில சர்க்காருக்கோ செலுத்த வேண்டிய வரி போக மீதியில்தான் லாபத்தை கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. அதற்காக அவர்களுக்கு ஒரு காரண்டிட் டிவிடன்ட் கொடுக்கவேண்டும். ஒரு பொதுத்துறையை எடுத்துப் பார்க்கிறபோது பொதுத்துறை நஷ்டத்தில் இருக்கிறது, தொழிலாளர்களிடத்தில் உழைப்பைப் பங்காக வைத்துக்கொள்ளுங்கள் என்றால் அவர்களுக்கு டிவிடன்ட் வராது. சரி, லாபத்தில் நடக்கும் தொழிலைப் பற்றி என்ன நிலைமையென்றால், லாபத்தில் நடக்கும் தொழில்களில் நிதியாகப் பங்கு கொடுத்து விடலாம். பங்கு கொடுத்து விட்டால் என்ன நிலைமையென்றால், லாபத்தில் அரசுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய வரி போக எஞ்சியில்தான் அவர்களுக்கு பங்கு கொடுக்கின்ற நிலைமை. ஷேர் திரட்டுவதிலே பல வகையான முறைகள் கம்பெனிகளில் இருக்கின்றன. தொழிலாளர்களும் ஊக்கத்தோடு தொழிலில் பங்கு கொள்ளவேண்டும். தொழிலையும் ஊக்குவிக்கவேண்டும். சொல்லாளர் ஷேரும் ஊக்குவிக்க வேண்டும். அதற்காகத்தான் “எம்பிளாயிஸ் டிவிடன்ட் காரண்டிட் ஷேர்” உத்தரவாதம் அளிக்கப்பட்ட டிவிடன்ட், அந்த அடிப்படையில் ஒன்றை உருவாக்குவதற்கு இந்திய கம்பெனிச் சட்டத்தில் ஒரு திருத்தத்தை மத்திய அரசு கொண்டு வரவேண்டும்.

அதே போல், அந்த காரண்டிட் டிவிடன்ட் கொடுப்பதற்கான செலவை பிசினஸ் எக்ஸ்பென்டிச்சாக, தொழில் செலவாக சமீபத்து மீதிப்பணத்தை மத்திய அரசு எடுத்துக்கொள்ளலாம். வரி போட்டு வருவாய் தேடிக் கொள்வது சமுதாயத்திற்கு நன்மை செய்வதற்காக. அதே நேரத்தில் தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்கும் தொழிலாளர் தொடர்ந்து ஊக்கத்தோடு பணியாற்றுகிற வகையில் அவர்களுக்கு உற்சாகம் கொடுக்கவேண்டிய சூழ்நிலையும் இன்றையதினம் இருக்கிறது.

திரு. டி. ஏ. பாய் அண்மையில் பேசுகிறபோது சொன்னார்கள், தொழிலாளர்களை நிர்வாகத்தில் எப்படிச் சொந்தக்காரர்களாக ஆக்கலாம் என்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று பேசினார்கள். அதுபோல் சமீபத்தில் இங்கே வந்த மத்திய அமைச்சர் ஒருவர் பேசுகிறபோது தொழிலாளர்களும், தொழிலாளர் நிர்வாகமும் நேருக்கு நேர் பேசுவதை விட, “அலாங் டைட் டி டேபிள்” ஒரே பக்கத்தில் அவர்கள் டணியாற்ற வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள்.

இன்றைகு அமைச்சர் அவர்கள் நேற்று பாராளுமன்றத்தில் ஒரு கேள்விக்குப் பதில் அளிக்கையில் நாங்கள் “லேபர் பார்ட்டிசிபேஷனில்” நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களின் பங்கைப் பற்றி ஆராய்ந்துகொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார். இப்படி எல்லோரும் ஆராய்ந்துகொண்டு இருக்கிறார்களே தவிர இன்னும் நடைமுறைப்படுத்தும் சூழ்நிலை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1973 மார்ச் 22]

வரவில்லை. தண்ணீரில் இறங்கினால்தான் நீந்தக் கற்றுக்கொள்ள முடியும் என்பதை தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள்தான் இந்த நாட்டிற்கு வழிகாட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதை மறந்துவிடக்கூடாது. (கரவொலி) நாம்தான் முதலில் செய்தோம். செய்வதில் கஷ்டம் வரலாம். சங்கடங்கள் வரலாம். அப்படி வந்தாலும் திருத்திக்கொள்ளலாம் என்ற முறையில் கொண்டுவந்திருக்கிறோம்.

உழவனுக்கு நிலம் சொந்தம் என்று பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னதைப் போல, தொழிலாளிக்கு தொழில் சொந்தம் என்ற திட்டம் கீட்டப்படுள்ளது. கலைஞர் அரசு, கழக அரசு உழைப்பவனுக்கு உடமை சொந்தம் என்ற அடிப்படையில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்தத் திட்டத்தை அமல்படுத்தியிருக்கிறது.

முதல் கட்டமாக நீலகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள பேரூந்துகளை எடுத்துக் கொண்டு இயங்குகிற சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இந்த ஆண்டு மே திங்களில்—தொழிலாளர் நான், உலகத்தில் அத்தனைத் தொழிலாளர்களும் உரிமையோடு கொண்டாடுகிற நான்—அந்த நாளில்—சோன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இந்தத் திட்டத்தை அமல்படுத்துவதாக இருக்கிறோம். அதற்காகச் சில அனுமதிகளையெல்லாம் மத்திய சர்க்காரிடம் கேட்டிருக்கிறோம். கொடுத்து விரும் என்று நம்பிக்கை இருக்கிறது. இப்படிச் சட்டத்தைத் திருத்தி, தொழிலாளர்களை நேரடியாகப் பங்குதாரர்களாக ஆக்கும் வரையில் “கன்வர்டிபிள் டிபன்சர்ஸ்” மாற்றக் கூடிய பங்கு முதலீடுகள், மதயில் வழி குவதற்கு 8 சதவிகிதம் பங்கு கொடுக்கப்படும். அதற்கு மேல் 10—12 சதவிகிதம் டிவிடென்ட் வந்தால் அதை அவர்கள் ஷேராக மாற்றிக்கொள்ள தொழிலாளிக்கு உரிமை இருக்கிறது.

நான் என்ன சொல்லுகிறேன் என்றால் இது வரையில் கண்ட பொருளாதாரக் கண்ணோட்டத்தில் முதலாளிகள் இருப்பார்கள், தொழிலாளிகள் இருப்பார்கள், தொழிலாளர்கள் முதலாளிகள் கட்டளைப் படி—நம்முடைய உறுப்பினர் சுரேந்திரன் அவர்கள் சொல்லியது போல்—பணிந்து, அடங்கி, வணங்கி நடக்க வேண்டும். அதற்குப் பிறகு பொதுவுடமை தத்துவத்தின் அடிப்படையில் என்ன ஏற்பட்டது என்றால் ஒரு அதிகாரி சொல்வதற்குப் பணிந்து, அடங்கி, வணங்கி நடக்க வேண்டும்.

ஆனால், தமிழகத்திலே ஒரு ஜனநாயக உயர்வு, ஒரு சோசலிஷ் உணர்வு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னதுபோல், அறிவுக்கு ஏற்ற சமதர்மம், என்னவென்றால், நாம் சில பழக்க வழக்கங்களுக்கு அடிமையாகக் கூடாது. கட்டுப்படுத்திக்கொள்ளக்கூடாது. பகுத்தறிவுக்கு ஏற்ற அளவுக்கு உழைப்பவனுக்கு எப்படி நிலம் கொடுக்கிறோமோ அதைப் போல் உழைப்பவனுக்கு உரிமை கொடுக்க வேண்டும் என்ற முறையிலே சமதர்ம திட்டத்தில் ஒரு புதிய அத்தியாயத்தை தமிழகத்திலே துவக்கியிருக்கிறோம். ஆகையால் இந்த மன்றம் நிச்சமாகப் பெருமைப்பட வேண்டும். மகிழ வேண்டும். தமிழகத்திற்கு இந்தப் பெருமை உலக நாடுகளிலே கிடைத்து இருக்கிறதே என்று எண்ணுகிறபோது, தமிழக

1973 மார்ச் 22]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அரசைப் பாராட்டவும், தமிழக அரசை நடத்திச் செல்கிற சிறந்த சமதர்ம வாதியாகிய கலைஞர் அவர்களைப் பாராட்டவும், நான் மட்டுமல்ல, இந்த மன்ற உறுப்பினர்கள் மட்டுமல்ல, இந்த நாடே, இந்த உலகமே கடமைப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். (கரவொலி.)

DR. H. V. HANDE: The Hon. Minister in his reply has stated that the trip loss is only 2,000. Out of 15,000 trips per day, the loss is 2,000 which works out to nearly 15 per cent. According to the international standard it is between 5 and 6 per cent. Instead of trying to find an alibi from the Central Government or foreign countries, I would like to know whether he has evolved a method by which he can reduce the trip loss.

We welcome the participation of labour in the management and in fact we have passed a resolution in regard to this matter. Now the point is whether the Government are prepared to reduce the trip loss so that the department could earn more profit and the workers also get a portion of the profit.

The Hon. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, all possible steps will be taken to minimise the trip loss.

THIRU K. M. SURESH MANI: Sir, I want a clarification. Immediate relief should be given to the City of Madras. The number of buses during peak-hours should be increased and the bus fares also should be reduced because of the increased cost of living for the middle-class people. So far as grant from Delhi is concerned, it is only of academic interest.....

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member cannot make an oral demand from the Hon. Minister. If every hon. Member goes on asking such clarifications what will happen?

THIRU K. M. SURESH MANI: I want an answer from him.

The Hon. THIRU S. RAMACHANDRAN: As far the fare is concerned, ours is the lowest in the country. As regards allotment from the Government of India, it may be of academic interest to the hon. Member but it is of immediate interest to the millions of people who are suffering daily in the City.

THIRU B. VENKATASAMY: Passengers are suffering a lot because there is no refreshment room in the bus stand. Will the Hon. Minister clarify the position?

[1973 மார்ச் 22]

The Hon. THIRU S. R. MACHANDRAN: Sir, this is the proper time to refer to it and it will be looked into.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, I want one more clarification. What about the suggestion to issue passes to the reporters?

The Hon. THIRU S. R. MACHANDRAN: Sir, the suggestion will be placed before the Board of Directors of the Transport Corporations.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது மான்யக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு நடைபெறும்.

கோரிக்கை எண். 3-க்கு திரு. பி. வெங்கடசாமி, திரு. கே. எஸ். கோதண்டராமையா, திரு. சுரேந்திரன், திரு. ஜேம்ஸ் ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால் அவை பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டன.

திரு. கே. எ. வகாப் அவருடைய இருக்கையில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 57,56,400க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 35-க்கு திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியம், திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து, திரு. கு. அ. பொம்மன், திரு. ஜே. ஜேம்ஸ், திரு. என். கே. பழனிசாமி ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால் அவை பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டன.

திரு. கே. எ. வகாப் அவருடைய இருக்கையில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 35—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 13,96,39,400-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

1973 மார்ச் 22]

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப் பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக் கோரிக்கை எண் 48-க்கு திரு. ஜேம்ஸ், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே ஆகியோர் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்த வில்லையாதலால் பேரவையின் அனுமதியுடன் அவை திரும்பப் பெறப் பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 48—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக் கான மூலதனச் செலவு—என்ற தலைப்பினதீழ் ரூ. 3,37,24,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்று மீண்டும் பேரவை நாளைக் காலை 9 மணி அளவில் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-58 மணியளவில் ஒத்தி வைக்கப்பட்டது.

5. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட எடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders—Nil.

B. Reports, Notifications and other Papers.

115. Notification issued with G.O. Ms. No. 3475, Revenue, dated the 27th December 1972 in regard to exemption from payment of registration fees, in respect of the release deed to be executed by the Director of Agriculture, Madras, in favour of Thiru M. B. Chinnasamy of Murali village, Bhavani taluk, Coimbatore district.

* 116. A review on the working of Taticorin Harbour Project and Sethusamudram Project in Tamil Nadu 1972-73 (English and Tamil).

* 117. Speech by Hon. Thiru S. J. Sadiq Pasha, Minister for Public Works on Demands for Irrigation and Public Works Department Grants 1973-74 (English and Tamil).

* 118. A Review on Irrigation in Tamil Nadu 1972-73 (English and Tamil).

* 119. A Review on Road Development and Buildings Programme in Tamil Nadu 1972-73 (English and Tamil).